9me Année
5 août 1920

Vie au Grand Air

Prix Provisoire
quatre francs

LES CHAMPIONNATS DE FRANCE D'ATHLETISME
LE TOUR DE FRANCE – LE GRAND PRIX DE PARIS CYCLISTE
LES CHAMPIONNATS DE TENNIS DE WIMBLEDON

Editions Pierre Lafitte

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

DUBONNET

VIN TONIQUE
AU QUINQUINA

A. Ehrmann.

le DUBONNET
doit sa réputation à
son goût exquis et à sa
généreuse action sur l'estomac
.....
Mélange de vieux vins
et d'écorces de quinquinas
supérieurs

Il faut à votre bicyclette :

Des roulements doux ;
De bons pneumatiques ;

Une selle de toute première qualité, confortable, souple et indéformable.

N'oubliez pas *en achetant votre machine, d'exiger de votre marchand ou de votre constructeur*

Une SELLE

L'INEXTENSIBLE

la meilleure du Monde à tous les points de vue, reconnaissable à la plaquette métallique portant ce mot placé à l'arrière de la selle.

Pour éviter les contrefaçons, les Selles

L'INEXTENSIBLE

portent les initiales H.G. gravées dans le cuir

AGRIP'PAN -:- AGRIP'LINGE

POUR LES MESSIEURS — BREVETE S. G. D. G. — POUR LES DAMES

Deux **PETITES** merveilles qu'il vous faut connaître, parce qu'elles sont d'une utilité très **GRANDE** et que vous en retirerez une satisfaction et un bien-être **IMMENSES.**

EN VENTE PARTOUT — AGRIP'PAN, 40, rue d'Hauteville, PARIS

PELADE NOTICE GRATUITE
BENIT, pharmacien
27, rue Matabiau, Toulouse.

APATHOL

Remède préventif contre

la MALADIE des JEUNES CHIENS

S'emploie en gouttes dans la pâtée, dès le sevrage.
Nombreuses attestations d'éleveurs connus.
Le flacon, 7 fr. franco contre mandat adressé à
J. RATIÉ, Phien, 45, rue de l'Echiquier, Paris-10e
Notice gratis sur demande.

ACCUMULATEURS DININ

DÉMARRAGE ET ÉCLAIRAGE
DES AUTOMOBILES
et TOUTES APPLICATIONS

SOCIÉTÉ DES ACCUMULATEURS ÉLECTRIQUES

Anciens Établissements ALFRED DININ

Société Anonyme au Capital de 6.000.000 de Francs

USINES ET BUREAUX
18, Route de Cherbourg
NANTERRE (Seine)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 95-53 —

MAISON DE VENTE
19, Rue St-Ferdinand
PARIS (XVII^e)
— TÉLÉPHONE WAGRAM 29-14 —

LE STADE OLYMPIQUE D'ANVERS VU D'AVION

Le magnifique stade, où se disputent en ce moment les jeux de la VIII[e] Olympiade, a été inauguré le 15 août. Ce stade modèle, qui peut rivaliser avec celui de Stockholm, a été créé et construit en un an.

S O M M A I R E

20 AOUT 1920

LE STADE OLYMPIQUE D'ANVERS VU D'AVION. 1
NOS MANIFESTATIONS SPORTIVES 2
LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE BOXE, *par J. MORTANE* 3, 4, 5
LE CHAMPIONNAT OMNIUM PROFESSIONNELS, *par A. CASTELL.* 6
LE CHAMPIONNAT DES AMATEURS, *par A. CASTELL* 7
LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME, *par André GLARNER* 8, 9
CHAMPIONNAT DE FRANCE AU STADE PERSHING 10, 11
LE MUSCLE FÉMININ, *par Jeanne MAY.* 12, 13
LE FARMAN-SPORTS, GAGNANT DU PRIX DU " GRAND ÉCART " 14
LES CHAMPIONNATS DU MONDE SUR HERBE A WIMBLEDON, *par W. LAURENTZ* 15, 16, 17
SOUVENIRS ET RÉFLEXIONS, *par Suzanne LENGLEN.* 18
CONCOURS HIPPIQUE DE DINARD 19
PENDANT LES JEUX OLYMPIQUES, *par le Dr BELLIN DU COTEAU.* 20, 21
LA COUPE AMERICA.. .. .. 22, 23
LE TOUR DE FRANCE. — OU EST LE BON VIEUX TEMPS? *par Jacques MORTANE.* .. .. 24 à 31
LE GRAND PRIX DE PARIS CYCLISTE, *par H. BERT* 32, 33
CHAMPIONNAT DE FRANCE VITESSE, *par H. BERT* 34
L'ENTRAINEMENT DU NAGEUR, *par H. DECOIN* 35, 36
LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE, *par H. DECOIN.* 37
LES GRANDES ÉPREUVES HIPPIQUES DE JUILLET. 38, 39
AU FIL DU MOIS.. 40
VIE AU GRAND AIR TECHNIQUE :
L'ALLUMAGE DANS LES MOTEURS D'AUTOMOBILES, *par H. PETIT.* 41, 42, 43
LE SIDE-CAR, *par P. LEFEBVRE.* 44, 45
LA SÉCURITÉ AÉRIENNE, *par Louis DAMBLANC* 45, 46, 47
AURONS-NOUS BIENTOT DES TURBINES A EXPLOSION SUR NOS VOITURES ? *par C. LAVILLE* 47, 48

Nous avons le plaisir de compter, parmi nos collaborateurs, l'ingénieur Louis Damblanc, le promoteur le plus en vue du mouvement hélicoptérien, en vue de la sécurité aérienne, qui doit apporter la solution du problème de l'hélicoptère.

La VIE AU GRAND AIR du 20 septembre sera presque entièrement consacrée aux Jeux Olympiques d'Anvers. Cette manifestation qui réunit les plus grands champions du monde entier, et dont l'intérêt national n'échappera à personne, sera traitée de la façon la plus complète. Notre prochain numéro sera la véritable encyclopédie de l'Olympiade de 1920.

Le nombre de plus en plus considérable d'épreuves qui se disputent chaque mois et la création de notre supplément technique nous obligent à supprimer les pages de rubriques. De cette façon, les articles consacrés aux différents sports seront plus nombreux et plus complets, et les photographies qui illustraient les rubriques prendront place dans les pages techniques.

Editions Pierre Lafitte

PROVISOIREMENT, LE N°, 4 Francs.
ÉTRANGER PORT EN PLUS
ABONNEMENTS POUR 12 NUMÉROS
FRANCE, 44 Fr., ÉTRANGER, 54 Fr.

DIRECTEUR-FONDATEUR : PIERRE LAFITTE

20 AOUT 1920 ◈ NUMÉRO 856
DIRECTION : 90, CHAMPS-ÉLYSÉES
PUBLICITÉ : Sté Nlle DE PUBLICITÉ
11, Bd DES ITALIENS, PARIS.

TOUS DROITS DE REPRODUCTION ET DE TRADUCTION RÉSERVÉS POUR TOUS PAYS, COPYRIGHT, AOUT 1920, BY LIBRAIRIE HACHETTE, PARIS

Nos Manifestations Sportives

Depuis sa creation, qui date de 1898 (22 ans!), la VIE AU GRAND AIR *n'a jamais cesse d'encourager le sport. Elle a distribué de nombreuses récompenses, créé de multiples challenges, doté d'objets d'art les plus importantes épreuves. On se souvient du Championnat de France de luttes amateurs qui remporta un si grand succès, revèlant les Nytram, les Lemaire et même notre célèbre boxeur, Charles Ledoux ; du tournoi de tennis, créé sous le nom de la Raquette d'Or, et de tant d'autres concours sur lesquels nous ne reviendrons pas aujourd'hui. Nous nous contenterons de rappeler les compétitions qui se disputent encore annuellement :*

Challenge de Patinage. A Chamonix, le Challenge de la "Vie au Grand Air" est attribué chaque année à une course disputée sur une heure par les plus remarquables spécialistes, au cours des Championnats de France qui ont lieu en janvier. Il est revenu, en 1920, à Léon Quaglia qui a réussi à couvrir la distance de 27 kil. 405.

Challenge Interuniversitaire de Boxe. La France ne possède pas, à proprement parler, de boxeurs amateurs comme il en existe en Angleterre. La plupart des concurrents des championnats se destinent surtout, si leur qualité est reconnue, à la carrière professionnelle. L'amateurisme est pour eux une transition entre la salle d'entraînement et le ring.

La "Vie au Grand Air", désireuse de combler la lacune et de créer une émulation salutaire, a fondé le "Challenge interuniversitaire de Boxe". Il est attribué à l'établissement scolaire ou à la Faculté ayant le plus de lauréats dans les finales des Championnats Interuniversitaires de Boxe.

C'est par de telles fondations que nous pouvons espérer obtenir un jour prochain, en France, des rivalités semblables à celles qui séparent Oxford et Cambridge, en Angleterre, Yale et Harvard, en Amérique.

Le Challenge du Tour de France. Avant la guerre, ce challenge était attribué à la marque de cycles dont les couleurs obtenaient le meilleur classement dans la grande épreuve annuelle, depuis la fondation du Consortium des marques, nous avons décidé de donner notre challenge en garde au vainqueur du Tour de France. L'an dernier, il était remporté par le belge Lambot, cette année nous le remettrons à Thys qui triomphe pour la troisième fois dans le grand évent cycliste.

Coupe Challenge de Yachting. La Coupe de la "Vie au Grand Air", réservée au Yachting, fut fondée en 1903. Elle donne lieu chaque année, à Meulan-les-Mureaux, au cours de la fête annuelle du Cercle de la Voile de Paris, donnée le jeudi de l'Ascension, à une épreuve fort originale. Les yachts de toute taille peuvent y prendre part. Mouillés sur leur corps mort, toutes voiles amenées, de l'autre côté du fleuve, ils attendent leurs équipiers placés sur la berge du Club House. Au signal, chaque équipage monte dans son canot, fait force de rames, atteint son racer et chacun se précipite pour appareiller le plus rapidement possible. Le canot remplace le yacht sur son corps mort et les concurrents partent pour effectuer le parcours. La bouée d'arrivée doublée, de nouveau les racers regagnent leur corps mort, les équipiers sautent dans les canots et les premiers débarqués sur la berge remportent la victoire, revenue cette année à "Bar-Avel", à M. Mezan de Malartre.

Le Cheval-Vapeur de Renfort. Combien d'entre les cyclistes de tourisme n'ont pas été douloureusement émus en arrivant fatigués, au bas d'une côte très dure et interminable? Au diable la bicyclette! Ils mettent pied à terre et franchissent la rampe en poussant leur machine. Quel attrait si à ce moment fâcheux, par le moyen d'un déclic, on pouvait recourir au service d'un moteur d'un quart de cheval par exemple qui, sans trop alourdir la bicyclette en palier, deviendrait un ange gardien en montée? De là l'organisation de notre épreuve dite "Le Cheval-Vapeur de Renfort". Plusieurs constructeurs ont déjà établi des dispositifs ingénieux; notre concours permettra d'obtenir des progrès importants. Grâce à lui, le poids diminuera en même temps que la puissance augmentera, le prix deviendra plus accessible et tous ceux qui ont besoin du "cheval de renfort" n'hésiteront plus à l'emporter dans l'écurie de leur bicyclette.

Le Scolaire Complet. Nous ne reviendrons point sur les lieux communs du fort en thème incapable de courir et du champion cancre de sa classe. Dieu merci, le temps est passé où le sport était interdit aux bons élèves! Nous ne paraphraserons pas davantage le proverbe latin : *Mens sana in corpore sano.* La cause est entendue. Mais nous tenons à illustrer cette maxime, à mettre en valeur les bons élèves, bons athlètes. Chaque année, nous distribuerons les prix du "Scolaire Complet" décernés aux élèves qui auront réunis les meilleurs résultats à la fois sur les terrains intellectuel et sportif. Rien ne peut, nous semble-t-il, encourager davantage la pratique des sports au Lycée. C'est donc une œuvre que nous entreprenons, et nous nous empressons d'ajouter que M. le Ministre de l'Instruction publique, M. Appell, recteur de l'Université de Paris, ainsi que de nombreux proviseurs et chefs d'établissements ont été particulièrement séduits par notre initiative. D'ores et déjà nous sommes assurés des encouragements officiels. Aux lycéens à se préparer en traduisant savamment Homère et en apprenant les principes de la course à pied.

Nous reviendrons longuement, dans un prochain numéro, sur cette manifestation annuelle, dont la portée n'échappera pas au lecteur.

La Scolaire Complète. Nous avons l'intention enfin de créer une épreuve similaire réservée aux jeunes filles. Le succès des Championnats interscolaires nous y a engagés. M^lle^ Suama, membre du Conseil Supérieur d'Instruction Publique et M^me^ Milliat, présidente de la Fédération des Sports Féminins, nous ont promis leur précieux concours et nous sommes assurés, par tous ces patronnages flatteurs, de faire œuvre utile pour la France. Ce but n'était-il pas réservé à la doyenne des Revues sportives françaises? Nous ne négligerons rien pour l'atteindre.

La Française ideale. Le distingué mécène, M. B. Zaharoff, nous a également promis un Prix important pour la Française qui sera à la fois une athlète appréciée et une femme charmante, distinguée et instruite. Nous reviendrons sur les conditions de ce prix qui correspond si bien aux idées modernes.

La VIE AU GRAND AIR.

LES PROCHAINS ADVERSAIRES

Avant de rencontrer Jack Dempsey, Georges Carpentier se heurtera au champion du monde des milourds, Battling Levinsky. Ce combat, qui met en jeu le titre mondial, se disputera en 15 rounds, le 16 octobre, à New-York.

LE CHAMPIONNAT DU MONDE DE BOXE

LA PORTE EST OUVERTE...

Par Jacques Mortane.

Il semble bien que cette fois-ci la porte soit ouverte. Elle ne l'est pas souvent depuis quelques années, malgré les efforts des serruriers les plus habiles et les droits des locataires possibles.

La porte dont nous parlons est celle qui conduit au titre de champion du monde, si toutefois le postulant propriétaire n'est pas déclaré indésirable dans le cercle qu'on affirme enchanté. C'est Georges Carpentier, notre nationale étoile, qui se trouve actuellement à la porte et c'est Jack Dempsey qui, jusqu'à preuve du contraire, doit être bien dépaysé dans cet appartement fastueux, trop fastueux pour sa personnalité bouffie. Nous avons, dans ces colonnes, essayé de montrer au lecteur quelles raisons nous conduisent à ne pas prendre au sérieux le champion actuel. Dempsey a eu la chance — que les braves ne lui envient point d'ailleurs — de ne pas aller à la guerre quand les autres y étaient et d'amener à combattre un géant, indigne du titre qui rappelait les champions des compétitions de luttes des music-hall : du poids, de la graisse, mais ni tête ni poings, tel était en effet Jess Willard. Battre cette outre, dégonfler ce ballon captif, fut besogne aisée pour Dempsey qui arriva au bon moment dans un monde préoccupé par d'autres soucis.

Poursuivi pour « embuscage », livré au mépris par sa femme, acquitté cependant, l'actuel champion a besoin de se refaire une virginité, si j'ose dire. Il doit prouver qu'il est au moins boxeur, puisqu'il a fait voir qu'il n'avait pas été soldat. Aussi, consentira-t-il vraisemblablement une baisse sur ses prix pour défendre son titre contre Georges Carpentier. Évidemment ce sera pénible, mais que voulez-vous ? A la suite de ses avatars, il n'est plus très populaire. S'il signe un contrat pour rencontrer le Français, il aura encore de beaux cachets en perspective pendant sa période d'entraînement et s'il gagne, la gloire reprendra, car notre grand pugiliste est fort apprécié outre-Atlantique. Dempsey se trouve donc en quelque sorte au pied du mur : mettre les gants ou se démettre. Et c'est pourquoi la porte est ouverte !

Auparavant, il semble à peu près certain que Carpentier combattra Battling Levinsky pour le championnat du monde des poids mi-lourds. Le vainqueur sera le prétendant au titre des poids lourds. Joe Beckett, qui ne doute de rien, voudrait lui aussi se heurter à Jack Dempsey. Il ne risque pas grand'chose, l'Américain non plus. Mais le public n'apprécierait peut-être pas cet intermède.

Que viendrait faire le champion anglais dans cette galère ?

Prenant acte de ses victoires sur Bombardier Wells et sur Tommy Burns, mais Bombardier Wells n'a pas existé devant Carpentier, Tommy Burns n'est qu'un très ancien champion — mauvais teint d'ailleurs — et Beckett lui-même n'a-t-il pas rencontré le poing de Carpentier là où il ne fallait pas au bout de 74 secondes ?

Hurrah donc pour son geste téméraire... qui ne l'engage à rien.

Tous les sportsmen doivent désirer que la boxe possède enfin un champion poids lourd digne du titre. Il y a trop longtemps que des athlètes indignes de ces lauriers se les transmettent après d'insurmontables difficultés. Ce n'est pas seulement le chauvinisme qui nous pousse à souhaiter de voir Carpentier en face de Dempsey, c'est le désir de placer enfin sur le palmarès le nom d'un vrai champion. Tant mieux s'il est suivi de la mention « Français ». Ce succès redonnerait de l'éclat au pugilisme qui l'a vraiment perdu depuis la guerre, à la suite d'entreprises dont le côté pécuniaire passait avant le côté sportif. L'Assistance publique, avec ses taxes, a donné le knock-out final auquel d'aucuns s'attendaient depuis longtemps, depuis le temps où ils avaient délaissé les séances pugilistiques : n'est-ce pas Tristan Bernard, Abel Hermand, Romain Coolus, Charles-Henri Hirsch, Antoine, vous tous piliers de l'ancien Wonderland, qui, par votre présence assidue, démontrâtes à tant de profanes que la boxe n'était pas le sport de brutes supposé ? On vous retrouvait aux grands matches depuis la guerre : vous n'eûtes pas souvent l'occasion de vous déranger.

LES ANCIENS CHAMPIONS Jadis, être champion conférait des droits, mais le détenteur n'ignorait pas ses devoirs. Il savait qu'il devait accepter les défis et ne considérait pas sa carrière terminée avec les honneurs. Il y eut deux périodes dans les championnats du monde : la bonne et la mauvaise.

Celle-là commence à John L. Sullivan, s'arrête à Jeffries. La mauvaise va de Tommy Burns à Jack Dempsey. Fasse le ciel que le successeur du champion actuel nous fasse revenir à l'ère précédente !

TROIS GRANDS CHAMPIONS DE JADIS

John L. Sullivan (à gauche) fut le premier champion du monde reconnu. Après une retraite de trois années, il revenait au ring. Il rencontrait, en 1892, James J. Corbett (au milieu) pour le titre. Après vingt et un rounds, Sullivan était mis knock out. Cinq ans après, James J. Corbett, opposé à Robert Fitzsimmons (à droite), succombait devant ce dernier.

Le premier champion de boxe fut Tom Figg, en 1719. Mais il n'était que champion d'Angleterre. Il se servait aussi d'un bâton ! L'histoire nous l'indique cependant comme un pugiliste. Le premier match international mit aux prises l'Irlandais Jack Slack et le Français Pettit (1754) qui abandonna au bout de vingt-cinq minutes. La rencontre s'était naturellement disputée à poings nus, ce qui fut la règle jusqu'au 8 juillet 1889, jour où John L. Sullivan triompha de Jake Kibrain à la soixante-quinzième reprise d'un match qui dura 2 h. 16 m. 23 s. Sans vouloir jouer au pédagogue, ajoutons que les premières règles du ring furent établies en 1743, par Jack Broughton, qui brilla de 1735 à 1750. Il fut également l'inventeur des « mufflers », sorte de gants qui furent d'ailleurs fort peu employés.

Deux aventures se rapportant aux âges héroïques de la boxe méritent d'être rappelées.

John Gully, né en 1783, à Bristol, était un brave paysan dont la musculature et l'intelligence attirèrent l'attention de sportsmen qui lui donnèrent l'argent nécessaire pour s'entraîner. Ambitieux, l'apprenti pugiliste déclarait à tout venant, lorsqu'il avait seulement vingt ans :

« Je serai champion de boxe, j'aurai un cheval qui gagnera le Derby d'Epsom, je serai membre du Parlement. »

Les auditeurs se contentaient de sourire. Or, en 1808, Gully remportait le championnat d'Angleterre et le titre lui était transmis avec celui de champion du monde. Il transmettait bientôt la ceinture et la coupe, emblèmes du championnat, à Tom Cribb, sans combattre. « Le premier de mes vœux étant réalisé, dit-il, je dois m'occuper des deux autres. »

Et l'hippisme l'attira. Vite, il se fit remarquer par ses qualités d'éleveur, après avoir commencé comme bookmaker, profession plus honorable à cette époque qu'aujourd'hui, il acheta quelques chevaux dont il confia l'entraînement à un nommé Sykes, de Malton. Plusieurs fois, Gully vit ses couleurs triompher dans le Derby d'Epsom. C'est alors qu'il s'intéressa à la politique.

Il se présenta au siège de Pontefract contre lord Mexborough. Celui-ci se contenta de déclarer aux électeurs qu'ils ne pouvaient décemment être représentés par un vulgaire boxeur. L'opinion ne fut point partagée, car le lord fut battu et Gully, à Westminster, fit bien meilleure figure qu'un as de l'aviation à la Chambre des députés.

L'histoire de Bendigo est tout aussi curieuse. William Thompson, dit Bendigo, devint champion le 12 février 1839, en triomphant de Burke, sur faute, en dix rounds, à Ashby. Il brillera jusqu'en 1854, époque où il se sent touché par la foi. Il se fait pasteur. Il faut reconnaître que dans les hameaux et villages, la foule se rend dans les temples moins pour entendre le méthodiste que pour voir de près l'ancien pugiliste.

« Sacré Bendy, déclaraient les anciens camarades, maintenant qu'il n'a plus d'adversaires capables de lui résister, il s'attaque au diable ! »

Mais, un jour, le naturel revint au galop !

La chapelle de Brum regorgeait d'auditeurs. Bendigo énumérait les joies célestes réservées à ceux qui observaient tous les devoirs du bon chrétien. Au premier rang, une demi-douzaine de gaillards râblés, à l'air gouailleur, ne cessaient de parler à haute voix. Plus habitués à fréquenter le « Justice of the Peace » que le curé, ils avaient tenu à venir en nombre pour faire du scandale. Quel travail pour le berger du Seigneur avant de ramener dans le droit chemin ces brebis égarées !

« Dieu me damne si la cravate du petit Bendy ne tourne pas la tête à toutes les filles du comté », disait l'un. « Eh ! mon vieux, interpellait l'autre, le stout vous causait donc des crampes d'estomac que vous vous êtes mis à l'eau bénite ? »

Et Bendigo s'efforçait de couvrir les voix et de contenir sa colère. Les lazzis continuaient à fuser. La patience a des bornes. Lorsque l'ancien champion entendit cette dernière apostrophe :

« Oui, vous êtes un malin, Bendy. Vous avez quitté le ring quand celui-ci allait vous quitter de lui-même et vous venez nous chanter des hymnes sous prétexte de... »

Il dégringola les degrés de sa chaire, en criant :

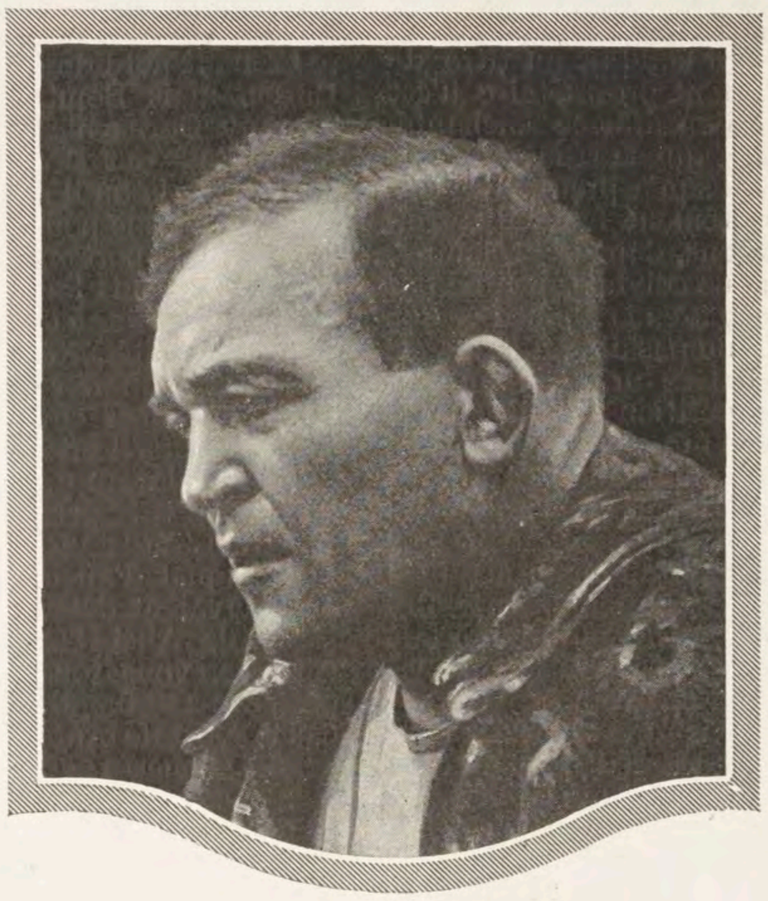
« Seigneur, voici trois mois et plus que je ne m'occupe que de tes affaires ; accorde-moi cinq minutes pour régler les miennes ! »

Il tomba au même instant sur le groupe de perturbateurs. En quelques secondes, les six garnements gisaient plus ou moins loin les uns des autres dans le temple, éparpillant leurs dents, répandant le sang de leur nez et de leurs mâchoires, hurlant encore plus fort, mais sur un autre rythme.

Reprenant l'air compassé convenable, Bendigo remonta à sa chaire :

« Que cette leçon vous serve, se contenta-t-il de déclarer, maintenant, retournez à vos places et conduisez-vous en gentlemen ou je vous punirai plus sévèrement encore. »

Et le sermon continua dans le calme, devant les complices qui regrettaient, mais un peu tard, de n'être pas allés tranquil-



JEFFRIES

Jeffries, qui devint champion du monde par sa victoire sur Fitzsimmons, se retira du ring sans combattre. Il eut comme successeur Marvin Hart qui était battu peu après par Tommy Burns.

JACK DEMPSEY

Jack Dempsey, détient actuellement le titre de champion du monde toutes catégories, titre qu'il a conquis le 4 juillet 1919, en knock-outant Jess Willard, au troisième round.

LE MATCH JACK JONHSON-JESS WILLARD

Jack Johnson, devenu champion du monde après son combat avec Tommy Burns (en médaillon), fut battu, le 5 avril 1915, par Jess Willard, à la 26e reprise.

lement ingurgiter force gins. Ces exemples prouvent que la boxe est un excellent tremplin à qui sait la pratiquer raisonnablement. Ne croyez-vous pas que si aux élections dernières, Georges Carpentier s'était présenté, il n'aurait pas été élu ? Avec une grosse majorité même. Il eut le tact — ignoré de certain — de considérer que briller dans un métier ne confère pas l'omniscience.

LES CHAMPIONS DU MONDE Nous arrivons à la période de la boxe avec gants où les rounds durent un temps prescrit et non plus, comme jadis, jusqu'à la chute d'un adversaire.

Le premier champion du monde reconnu, sinon discuté, fut John L. Sullivan. Il le resta pendant plus de dix ans. Il était sans contestation le meilleur homme de la race blanche. Mais il refusa toujours de rencontrer le nègre Peter Jackson, surnommé l'Enclume Noire. Il se retira du ring, en 1889, après son combat en 75 secondes, à poings nus, avec Jack Kibrain, à Richburg.

Sullivan consentit à remettre son titre en jeu, pour une bourse de 125.000 francs, le 7 septembre 1892. Il était opposé à James J. Corbett. Le combat se disputa à l'Olympia-Club de New-Orléans. Au vingt et unième round, pour la première fois de sa carrière, Sullivan était mis knock-out.

James J. Corbett conserva le titre du 7 septembre 1892 au 17 mars 1897.

Le 17 mars 1897, il était opposé à Robert Fitzsimmons. Pendant 13 rounds, il semblait jouer avec son adversaire dont la tactique consistait simplement à placer un coup qu'il préparait depuis longtemps : le shift punch au plexus solar, c'est-à-dire à la pointe de l'estomac, sous le xiphoïde. C'est à la quatorzième reprise que Fitzsimmons parvint à le porter. L'effet fut prodigieux. Corbett était knock-out.

Le vainqueur, qui avait été champion du monde des poids moyens et qui était trop léger comme poids lourd, ne garda son titre que deux ans. Il le perdit le 9 juin 1899.

C'est Jeffries qui se l'attribua, à Coney-Island, pour une bourse de 100.000 francs. Fitzsimmons pesait 25 kilogrammes de moins que son adversaire. Il fut mis hors de combat au 11e round.

Jeffries se retira, en 1902,. Le 3 juillet 1905, il transmit les lauriers au vainqueur du combat Marvin Hart-Jack Root. Hart gagna et fut battu par Tommy Burns, le 23 février 1906. C'est ainsi que Burns devint champion du monde.

Depuis ? Oh ! une simple énumération suffit. La qualité des champions ne vaut pas plus : le 26 décembre 1908, à Sydney, Jack Johnson est déclaré vainqueur de Tommy Burns au 14e round, la police arrêtant le combat ; le 4 juillet 1910, Johnson triomphe de Jeffries qui, remonté dans le ring, après six ans de retraite, dut s'avouer vaincu, tombant d'épuisement au 15e round ; le 5 avril 1915, Jess Willard bat Jack Johnson par knock-out à la 26e reprise, à La Havane ; le 4 juillet 1919, Jack Dempsey joue et jongle avec Jess Willard, hors de combat au 3e round.

Pénible ! Pénible ! A Georges Carpentier de faire renaître la période héroïque d'antan !

GOLF

Le Championnat Omnium Professionnels

Le championnat Omnium à la Boulie a été joué les 5 et 6 juillet sous une pluie battante, interrompue par des bourrasques qui secouaient les arbres.

Le résultat du premier jour où trente-six joueurs entraient en lutte a mis E. Lafitte — le professionnel de Biarritz, qui avait déjà gagné cette année le championnat des professionnels français — au premier plan. E. Lafitte s'était classé très honorablement à Deal avec 317. Son score à la Boulie était le premier jour : 73 et 74 (147). Suivaient ensuite J. Gassiat, 76 et 74 (150) ; W. Hagen, 73 et 77 (150) ; A. Mitchell, 76 et 75 (151) ; A. Massy, 74 et 78 (152).

La journée du 6 juillet, signalée par un temps encore plus affreux que celui de la veille et par un détestable vent de sud-ouest, devait réserver aux spectateurs, dans la dernière heure, quelques minutes dramatiques.

Abe Mitchell avait commencé le 3e tour dans une très bonne forme. Il faisait les 2 premiers trous en 4, le suivant en 3 et le 4e de 480 yards en 3, il plaçait la balle avec 2 coups de bois formidables sur le green et au 3e dans le hole.

Lafitte jouait un jeu régulier sans nervosité. Il était au 2e dans l'herbe haute, ce qui lui coûtait un 5, mais il finissait les premiers 9 trous en 35, ses approches pour les trous suivants étaient excellentes et s'il n'avait pas raté un putt au dernier, il aurait pu finir en 73.

A. Mitchell lançait sa balle après son brillant début, au 5e, dans un bunker. Le hole lui coûtait 6. Au 16e et 17e, il était placé chaque fois derrière les arbres et faisait deux 6. Il finissait avec 77. Hagen, par contre, finissait le 16e par un très long putt en 4, le 17e en 3, son score était 75.

E. Lafitte avait, après le 3e tour, une avance de 4 points sur Hagen, 5 sur Gassiat, 7 sur Massy, 7 sur Mitchell.

La lutte devenait intense.

C'est alors que A. Mitchell se montra dans une forme éblouissante. Quoiqu'il ne fût favorisé par aucune chance spéciale dans les putts, il en prenait presque toujours deux ; il arrivait à rattraper l'avance de Lafitte et il avait pour 17 trous le score exceptionnel de 65. Il lui fallait vis-à-vis de Lafitte qui avait fini avec 77, 4 coups pour le dernier trou pour gagner le match et 5 pour l'égaliser. Voulant forcer la chance, Mitchell prenait au 2e coup le brassey avec l'espoir de placer la balle sur le green. Il la topa. Il avait à jouer son 3e au delà des arbres. Il faisait un 6. Hagen, qui avait pris plus prudemment le fer, finissait avec un 5, ce qui l'égalisait avec Lafitte.

Si bien que le résultat final était le suivant : W. Hagen et E. Lafitte terminaient avec 298. Suivaient : A. Mitchell (299), I. Gassiat (303), A. Massy (304).

Hagen et Lafitte ont joué le lendemain. Lafitte était encore dans la matinée en bonne forme, mais, dans l'après-midi, il perdit toute confiance ; il a fini avec 154, 5 points derrière Hagen.

Néanmoins, E. Lafitte s'est classé comme un joueur de belle allure, qui réunit, à la fougue et à la souplesse de son âge, une science et une maturité qui le désignent à l'attention.

A. Castell.

LES TROIS PREMIERS DU CHAMPIONNAT OMNIUM

L'Americain W. Hagen (en haut) triomphait avec 149 contre 134, à E. Lafitte (en bas à gauche), en tête après la première journée. J. Gassiat (en bas à droite) était troisième.

GOLF

Le Championnat des Amateurs

Le championnat des amateurs avait réuni un lot de joueurs où étaient représentés les meilleurs golfeurs britanniques et français.

Voici les résultats des trois premiers tours :

1er tour éliminatoire : M. R. Cruise bat le duc de Mouchy, 2 trous d'avance et 1 à jouer ; M. R. Wethered bat M. R. MacCallum, 2 d'avance ; M. J.-D. Armour bat Lord Ch. Hope au 22e trou ; Lord Castleross bat M. J.-B. Ryerson au 19e trou ; M. C. Tolley bat baron F. De Bellet 8 et 6 ; M. T.-L. Ames bat M. C. Nanoveano au 19e trou.

2e tour : M. H.-S. Melik bat M. A. Aldridge 6 et 5 ; M. C.-J. Castel bat capitaine R. Johnson 4 et 3 ; M. R. Cruise bat M. A. Vagliano 6 et 5 ; M. J.-D. Armour bat M. R. Wethered 4 et 3 ; M. C. Tolley bat Lord Castleross 4 et 2 ; M. T.-L. Ames bat M. J.-S. Curtis au 19e trou ; M. A.-R. Aitken bat major G. Campbell 3 et 2 ; M. R.-A. Cruickshank bat M. W.-R. Berry 5 et 3.

3e tour : M. C.-I. Castel bat M. H.-S. Melik au 19e trou ; M. T.-D. Armour bat R.-R. Cruise avec 1 trou ; M. C. Tolley bat M. T.-L. Ames 8 et 7 ; M. Cruickshank bat M. Aitken 3 et 2.

M. C.-I. Castel qui avait déjà montré au premier tour — où il avait battu le capitaine Johnson faisant le 7e, le 8e et le 9e trou en 4, 3, 3 — un jeu à la fois très régulier et très puissant, avait des chances vis-à-vis de M. Armour jusqu'au 11e trou où il a topé son drive. Cette malchance lui était également réservée au 12e. Il ne pouvait pas rattraper cette perte et il fut battu par M. Armour par 2 et 1.

Riche en péripéties fut le match entre C. Tolley et M. Cruickshank. M. Tolley n'était pas dans sa meilleure forme et, après 9 trous, il était 2 down ayant gagné le 9e par un brillant stymie. Il gagna le 12e et également le 13e par un long putt. M. Cruickshank topa le drive du 14e et il était one down. Au 17e, M. Tolley a lancé sa balle par un slice sur le parcours du 16e, le second coup était sur le tea du 18e. Une bonne approche le sauva. Au 18e, M. Cruickshank topa son 2e, M. Tolley, ayant devant lui des arbres, a lancé sa balle avec une chance inouïe à travers deux arbres sur les bords du green. Le match était all square. Au 19e, M. Tolley a manqué son drive, la balle est tombée dans le bunker à droite, à 150 yards du green. M. Cruickshank avait la sienne au milieu du parcours. Au deuxième coup, M. Tolley plaça sa balle avec un mashie-shot réellement brillant à côté du green. M Cruickshank l'avait dépassé. Au premier putt, M. Tolley plaça sa balle pour un « dead stymie ». M. Cruickshank perdait ainsi la partie.

Le lendemain, le 10 juillet, M. Armour et M. Tolley se sont disputés le championnat sur 36 trous. M. Toley a perdu le match surtout par les drives. Il avait été 2 up après les 9 trous et all square après le 1er tour. Après le dixième trou du 2e tour, il était 2 down. C'était le moment critique, M. Tolley n'a pas pu retrouver sa chance, il a été battu par 3 et 2. C'était la défaite d'un joueur extrêmement brillant, plein de qualités et possibilités exceptionnelles, mais un peu irrégulier.

A. Castell.

LES VAINQUEURS DU CHAMPIONNAT DES AMATEURS

M. Armour (en haut) devenait champion de France, en battant dans la finale M. Tolley (en bas à gauche), M. Castell (en bas à droite), éliminé dans la demi-finale, classé troisième.

LES CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE

FRANQUENELLE PASSE 3 M. 35

Bien que muni d'une perche en mauvais état, Franquenelle remportait la victoire, sautant 4 m. 35.

LA VICTOIRE DE BURTIN

Burtin gagnait le mille dans un grand style et dans un temps qui est un des meilleurs accompli en Europe. Le mille était couvert en 4 m. 23 sec.

LES CHAMPIONNATS D'ATHLÉTISME

CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE - CHAMPIONNATS DE PARIS - CHAMPIONNATS DE FRANCE

Par André Glarner.

Au fur et à mesure que les épreuves d'athlétisme des jeux olympiques (15-29 août) se rapprochent, on apprend que les champions des divers pays engagés abattent ou tout au moins égalent les records établis. La France, jusqu'à ces temps derniers, était seule restée en arrière : elle se met aujourd'hui de la partie. Guillemot, Paoli, Diringer deviennent respectivement détenteurs d'un nouveau record des 1.500 mètres, du poids et du javelot. En Angleterre, au cours des championnats internationaux qui ont eu lieu les 2 et 3 juillet, six athlètes français disputent leur chance : Burtin enlève la course du mille (1.609 m.) en 4 m. 23 s., Paoli, le lancement du poids, avec 13 m. 36, Franquenelle, le saut à la perche, avec 3 m. 35. Paoli est deuxième du lancement du disque, Courtin, deuxième du saut en longueur avec élan, Picard, deuxième du lancement du javelot. Enfin, Gaston Heuet prend la troisième place de la course des 4 milles (6.436 m.), derrière Blewitt et Montague. De toute ces performances, celle de Burtin est la plus remarquable. La course du mille est, pour ainsi parler, un monopole des Anglais : à Stockholm, en 1912, une des rares victoires anglaises fut justement celle des 1.500 mètres, qu'enleva le grand Jackson. L'an dernier, la presse britannique saluait en A. G. Hill, qui fit 4 m. 19 s. et même moins, un *miler* de très grande classe. Or que se passe-t-il dans la première semaine de juillet ? Hill se réserve pour le demi-mille (804 m.), où il se fait battre par le Sud-Africain Rudd, en 1 m. 55 s. 1/5. Et le mille est gagné par le Français Burtin, qui se détache le plus facilement du monde au début du troisième tour, et franchit la ligne d'arrivée, sans pousser à fond, avec une avance de 30 yards sur le deuxième coureur. Le temps de 4 m. 23 s. semble très moyen : il est cependant le meilleur temps réalisé cette année en Europe ; de plus, l'épreuve s'est courue sous une pluie battante, ce qui permet de croire que Burtin fera incessamment beaucoup mieux. Il y a lieu d'espérer que ce coureur à la foulée si longue et si régulière parcourra les 1.500 mètres en moins de 4 minutes, le 18 juillet, date des championnats de France. En attendant, il faut croire que les 4 m. 23 s. seront homologuées comme nouveau record de France des 1.609 mètres.

Quant aux autres concurrents français des championnats d'Angle-

LE CHAMPIONNAT DE PARIS

L'ARRIVÉE DU 100 MÈTRES

La finale du 100 mètres donna lieu à une jolie course. Lorrain (13) gagnait de justesse, battant Mourlon (12) et Seurin (173). T. 11 s.

PENDANT LE 1.500 MÈTRES

Audinet, du C. A. S. Générale, remportait le 1.500 m. en 4 m. 13 s. 1/5. Denis se classait second devant H. Protais, l'ancien champion des Patronages. Les trois premiers finissaient en 60 centimètres.

terre, depuis Paoli jusqu'à Heuet, ils peuvent, eux aussi, faire beaucoup mieux. Il sera aisé de le constater aux championnats de France.

***

Si les championnats de Paris ont été privés de la participation de Burtin, de Paoli, de Franquenelle et de Picard, Gaston Heuet, retour d'Angleterre, enleva les 5.000 mètres avec une avance d'environ 250 mètres sur le deuxième concurrent. On ne saurait trop insister sur le mérite de ce coureur du Metropolitan-Club. Il partit à Londres, jeudi à midi, pour courir vendredi, et il revint à Paris, enlever les 5 kilomètres le dimanche : c'est un bel exemple de dévouement à la cause sportive. Malheureusement, l'état de la piste ne lui permit pas d'établir une performance remarquable. Car une pluie d'orage de plus d'une heure détrempa, le 4 juillet, juste au début de la réunion de l'après-midi, l'excellente piste en cendrée du Stade de Colombes. Et sitôt la pluie cessée, les officiels, armés de balais, de pioches et de casseroles, chassèrent l'eau dans des trous qu'ils creusèrent, et qu'ils vidèrent ensuite.

Malgré ces incidents, Lorrain (Générale) gagna les 100 mètres en 11 secondes, et Féry (A. S. F.) les 400 mètres en 50 s. 3/5.

Sur terrain sec, nul doute que ces temps ne soient ou confirmés, comme celui du 100 mètres, ou abaissés, comme celui du 400 mètres. Féry, qui fut le héros de la journée, semble bien capable de serrer de très près les 49 secondes de Faillot : la manière dont il enleva les derniers 400 mètres du 1.600 mètres relais, en dépassant de 2 mètres Biget parti 8 mètres avant lui, prouve que cet athlète puissant et souple est un de nos meilleurs concurrents de la classe olympique. Seurin, pour sa rentrée dans une épreuve officielle, enleva de justesse à Lorrain le 200 mètres plat en 22 s. 4/5. Quant aux autres épreuves, elles furent gagnées dans des temps médiocres, à part le 1.600 mètres relais, dont nous avons parlé plus haut, et que l'équipe de l'A. S. F. (Renard, Barbey, Mercery, Féry) gagna en 3 m. 30 s. (record de France). Le 3e coureur du relais, Mercery, un jeune athlète de 18 ans, pourvu de moyens physiques exceptionnels, enleva, avec 6 m. 41, le saut en longueur avec élan. Mercery fera parler de lui : s'il est bien entraîné, il sera un de nos meilleurs représentants à Anvers.

Contrairement à ce que l'on croyait généralement, les championnats de France d'athlétisme n'ont pas été l'apanage exclusif des concurrents de la région parisienne : c'est ainsi que le Bordelais Lagarde, excellent sauteur à la perche depuis de longues années, se classe premier du saut à la perche avec 3 m. 60, Franquenelle devant se contenter de la deuxième place avec 3 m. 50 ; que le Biterrois Coulon fut premier du saut en longueur avec élan, après avoir franchi 6 m. 72 ; que le Bordelais Etcheverry remporta le saut en longueur sans élan, avec 3 m. 16 ; qu'Orfidan, d'Oyonnax, fut placé premier du 110 mètres haies, par suite de la disqualification — d'ailleurs sujette à réclamation — d'André et de Bernard ; que le Cannois Ali Kahn parcourut devant tous ses concurrents, 100 mètres en 11 secondes ; enfin que le Cettois Ichard enleva à sa guise les 30 kilomètres du semi-Marathon, en 1 h. 44 m. 53 s. 1/5. D'ailleurs parmi les Parisiens qui s'attribuèrent des championnats de France, il y avait bon nombre d'athlètes originaires de la province, tels Féry, Burtin et Guillemot. De sorte que ces championnats de France d'athlétisme furent vraiment des championnats de France.

Ces championnats, qui étaient aussi des épreuves de sélection olympique en vue d'Anvers, se sont échelonnés sur les deux journées des 17 et 18 juillet : autant l'organisation du samedi fut défectueuse et même inexistante, autant celle du dimanche fut exemplaire. La cause en est-elle à la présence, dimanche après-midi, de la reine de Roumanie, du maréchal Pétain, des ministres de l'Intérieur, de l'Instruction publique et de la Guerre et surtout d'un public de 25.000 personnes environ, qui ne laissa aucun vide dans les vastes tribunes du Stade Pershing ? Toujours est-il que les finales des différentes épreuves se disputèrent dans les meilleures conditions : seule l'exhibition des moniteurs de Joinville apporta quelque retard à l'horaire prévu. L'athlétisme, qu'à la légère on qualifiait de parent pauvre, a prouvé que, moyennant une bonne organisation et la présence de concurrents de classe, il est un sport tout aussi populaire que le rugby ou le football-association.

Parmi les athlètes aptes à figurer honorablement à Anvers, il faut citer le jeune Ali Kahn et Mourlon pour le 100 mètres, Seurin et Lorrain pour le 200 mètres, Féry et Mercery pour le 400 mètres, Géo André pour le 400 mètres haies et le decathlon, Burtin pour le 1.500 mètres, Guillemot pour le 5.000 mètres, G. Heuet pour le 10.000 mètres, Ichard et Teysse- dou pour le Marathon, Paoli pour le poids, Tison pour le disque, peut- être Lavsen pour le saut en hauteur et Coulon pour le saut en longueur : Esparbès, qui se révéla en remportant le 800 mètres, gagnera difficilement, en un mois, les quatre secondes qui lui sont nécessaires pour pouvoir parler d'égal à égal avec les coureurs de demi-fond américains, sud-africains et suédois.

En tout état de cause, on peut affirmer que jamais la France n'a possédé une équipe d'athlètes aussi brillante, tant en qualité qu'en quantité.

ANDRÉ GLARNER.

LES CHAMPIONNATS DE

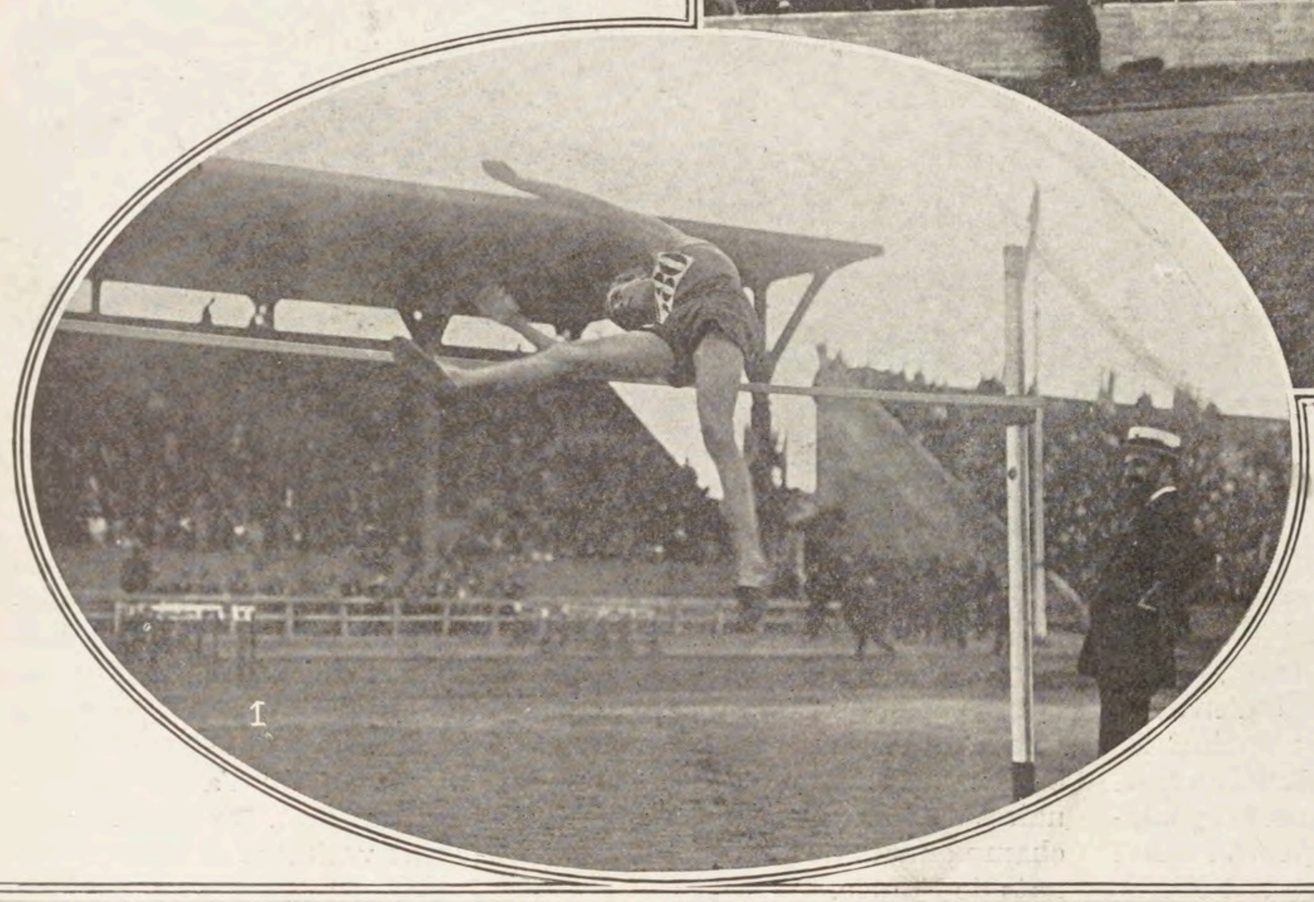
2

LOWDEN, CHAMPION DU SAUT EN HAUTEUR

Lowden, du Stade Français, remportait le championnat de saut en hauteur, franchissant 1 m. 84.

APRÈS LE DÉPART DU MARATHON

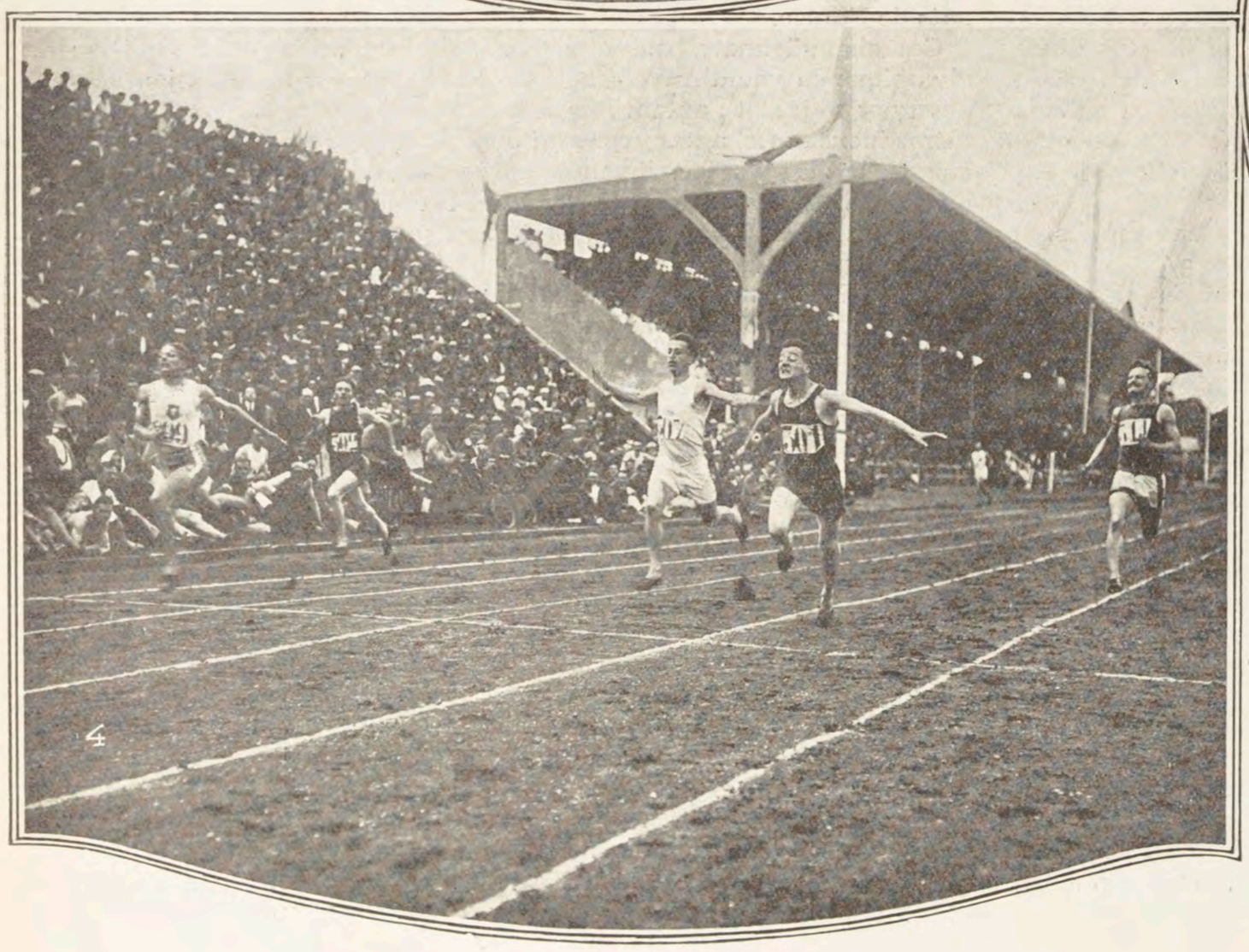
Toutes les épreuves se déroulèrent devant une affluence énorme. Voici une partie des tribunes prise quelques instants après le départ du marathon.


1

5

LA FIN DU 5.000 METRES

Dans le 5.000 mètres, Guillemot partait en tête et augmentait son avance à chaque tour. Il finissait en 15 m. 9 s. 2/5. Notre photographie donne son arrivée quelques mètres plus loin, il doublait Léger (211) qui est devant lui.


4

SEURIN BAT LE RECORD DU 200 M.

Seurin gagnait superbement le 200 mètres, devant Lorain et Tirard. Il battait le record de France qu'il détenait, réalisant 22 s. 1/3.

RANCE D'ATHLÉTISME

ICHARD, LE VAINQUEUR DU MARATHON

Le marathon, inscrit au programme des championnats de France, fut disputé sur 30 kil. Cette épreuve de grand fond revenait au Cettois Ichard, qui couvrait la distance en 1 h. 44 m. 53 s. 1/5.

LAGARDE
SAUTE 3 M. 60

Lagarde, de l'A. S. du Midi, sautait 3 m. 60 à la perche, remportant le titre que détenait Franquenelle.

LE LANCEMENT DU JAVELOT

Mlle Kussel, de Femina-Sport, remportait le titre de championne de France, du lancement du javelot, réussissant 35 m. 69.

Mlle TH. LALOZ SAUTE 4 M. 30

Dans le saut en longueur avec élan, Mlle Th. Laloz, de « En Avant », réalisait 4 m. 30, battant Mlle Th. Brulé, qui sautait 4 m. 27.

LE MUSCLE FÉMININ

par Jeanne May.

Une fois de plus je vais dire tout l'enthousiasme ressenti par les spectateurs qui assistent aux séances de sports féminins, à condition qu'elles soient bien organisées, comme le furent les championnats de France, disputés au stade Elisabeth, le 11 juillet. Il ne faut pas s'imaginer que cet enthousiasme soit réservé à la région parisienne. J'ai eu l'occasion, ces derniers mois, d'assister à Monaco, à Nice et à Saint-Raphaël à des réunions qui obtenaient le même succès auprès du public. Tant mieux, mais je dois également mettre en garde certains clubs contre des erreurs qui me semblent préjudiciables à l'extension de l'idée. C'est ainsi qu'à Nice les équipes d'aviron féminines ont un homme comme barreur. Or, reprenant notre vieux refrain, je ne cesserai de répéter : « Pas de mâles ! Pas de mâles ! » Je connais maintes mères de famille qui ne veulent pas entendre parler de sports pour leurs filles sous prétexte que celles-ci pourraient dans les clubs être soumises à un entraînement auquel participeraient des représentants du sexe fort. Dieu merci, on est plus rigoriste quand il s'agit de sport que lorsqu'il est question de tango ou de fox-trott.

La Fédération des Sports Féminins est d'autant plus intéressante que ses dirïgeantes ont compris la nuance. C'est ce qui fait son succès, succès universellement reconnu, puisque, après un timide essai, l'U. S. F. S. A., devenue dissidente — c'était bien son tour ! — a reconnu l'intérêt de la Fédération unique et l'obligation de permettre aux femmes de se régir elles-mêmes. Tout est donc bien qui finit bien, mais il est regrettable que la logique ne triomphe qu'après des essais nuisibles à la cause.

Autre erreur selon nous : au cours d'un programme de sports réservés aux hommes, il est nuisible d'épingler une course féminine. Si les sportives concurrentes étaient parmi les meilleures, il n'y aurait que demi-mal, mais ce n'est pas le cas généralement. Le public fait des comparaisons fâcheuses sur les résultats, sans se rendre compte de l'étendue de son erreur. L'attraction n'a rien ajouté à l'éclat de la fête et a nui au prestige du sport féminin, ce qui n'est pas tout à fait le but recherché.

Si nos « athlètes » avaient besoin de faire ressortir leur valeur en recourant à tous les procédés, ce serait légitime, mais n'oublions pas que la cause est désormais entendue et qu'il n'existe plus de détracteurs.

Vous en doutez ? J'ai horreur des énumérations, mais dans le cas présent je les considère absolument nécessaires. Il y avait non seulement la quantité, mais la qualité aux championnats de France féminins.

C'est ainsi que dans la tribune officielle — d'ailleurs trop petite, mais pouvait-on espérer un tel succès ? — avaient pris place, aux côtés de M. Henry Paté, le député si sportif, qui présidait, M. Bessonneau, le docteur Baudet, le général Serrigny, le général Laignelot, le représentant du général Berdoulat, le lieutenant-colonel Bonvalot, le lieutenant-colonel Sée, le lieutenant-colonel Bienaymé, MM. de Castellane, Ossola,

Mlle KUSSEL DANS LE SAUT EN LONGUEUR SANS ÉLAN

Déja championne de France du lancement du javelot, Mlle Kussel remportait encore le titre, battant ses concurrentes dans le saut en longueur sans élan, faisant $2^{m}32$.

Mlle BRÉARD BAT LE RECORD DES 1.000 MÈTRES

Le record de France des 1.000 mètres, qui était de 3 m. 27 s. 1/5, était battu par Mlle Bréard, de Femina-Sport, qui couvrait le kilomètre en 3 m. 24 secondes.

Mmes Bessonneau, Henry Paté, Mlle Sanua, du Conseil supérieur de l'Instruction publique, Mmes Defigier, Bine, Lejeune, MM. Doumerc, Rey, Golliet, Mme Dartois, M. Sennelier, commandant Labrosse, docteur Ruffier, MM. Rimet, Wallon et combien d'autres, venus non point par curiosité, mais par encouragement.

Côté purement athlétique, les champions et compétences masculines avaient tenu à prêter leur concours à M. Payssé, grand organisateur. Poulenard, le véritable apôtre, Renard, Delarbre, Rivière, Fremeau, Pélan, Lévêque, Castex, Petit, Barnier, Roger et Ciret prouvèrent ainsi qu'ils prenaient au sérieux leurs sœurs sportives.

La province avait tenu à montrer l'effort fourni par elle depuis quelques mois. Parmi les Sociétés qui firent le plus d'impression, nous pouvons citer le Racing-Club de Strasbourg, les Enfants d'Arcachon, Normandia-Sport de Rouen, Academia de Chartres, Dax, le Sporting, Club de Choisy, l'Union Athlétique Clodoaldienne, qui n'hésitèrent pas à disputer les titres aux groupes parisiens, piliers de la Fédération : Femina-Sports, En Avant, l'Ecole Pratique des Hautes Etudes Commerciales, les Sportives, au Lamartine-Sports, au Club Athlétique Parisien, etc.

Alors que l'an dernier Mlle Suzanne Liébrard avait fait hécatombe de records, cette année, quatre furent battus (dont un à deux reprises) et un égalé, ce qui est d'ailleurs fort beau. On regrette l'absence de l'athlétesse complète, la grande étoile de *Femina*, qu'un accident du genou empêcha de participer aux championnats. Voici les records battus :

1.000 *mètres plat.* — 1re, Mlle *Bréard* (Femina-Sport), en 3 m. 24 s. *(record battu ;* ancien record : 3 m. 27 s. 1/5),

Relais 1.000 *mètres.* — 1re, *Equipe de Femina-Sport,* en 2 m. 39 s. *(record battu ;* ancien record : 2 m. 41 s. 2/5).

83 *mètres haies.* — 1re, Mlle Delapierre (Femina-Sport), en 14 s. 4/5 *(record égalé).*

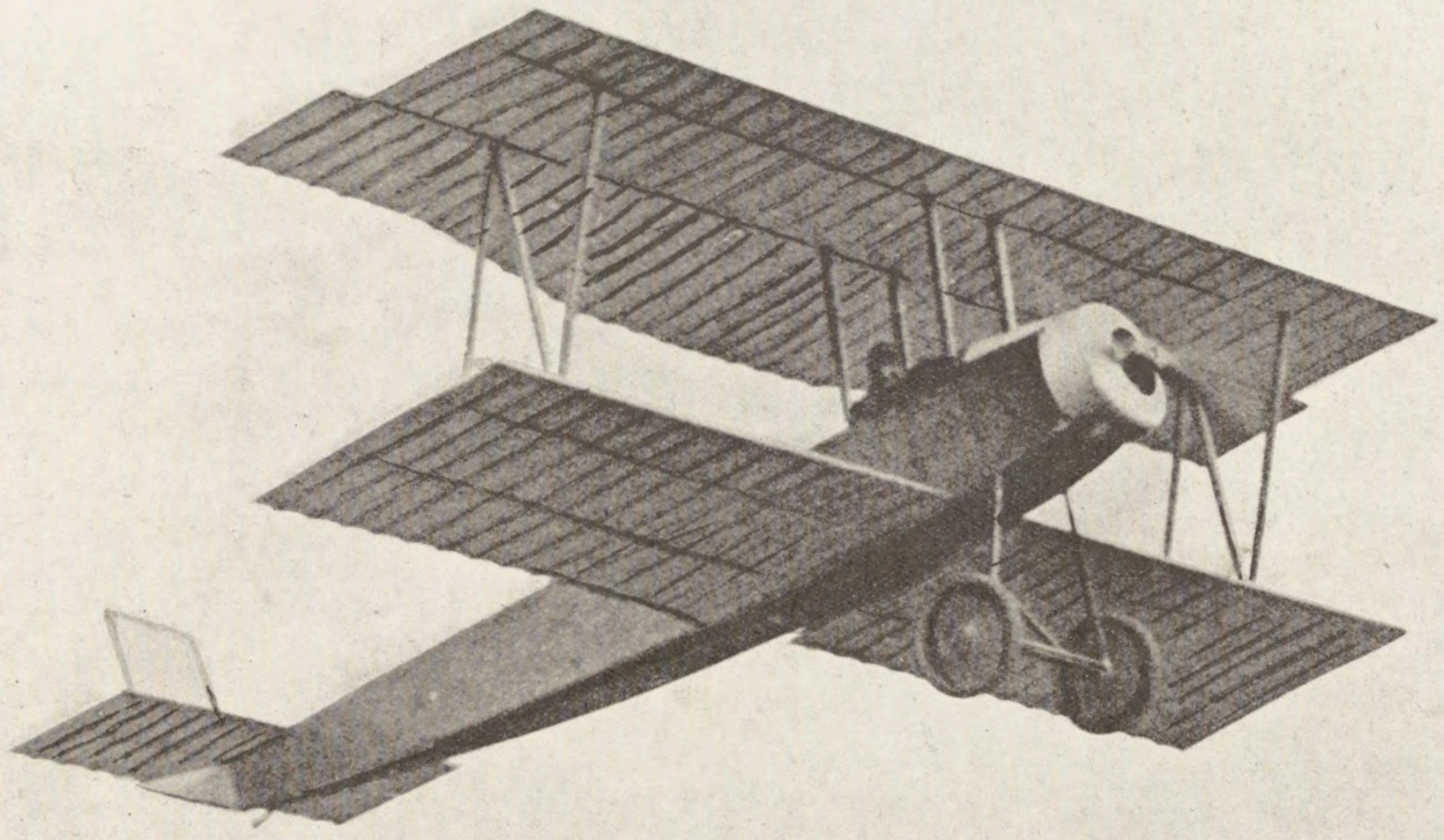
Saut en hauteur sans élan. — 1re, Mlle Th. Brulé (Femina-Sport), 1 m. 06 *(record battu ;* ancien record : 1 m. 035).

Lancement du javelot. — 1re, Mlle Kussel (Femina-Sport), 35 m. 69 *(record battu).*

Par clubs, la victoire revient de loin à Femina-Sport avec 40 points devant En Avant, 2e ; Academia de Chartres, Normandia de Rouen, l'Ecole des Hautes Etudes Commerciales, 3es ; *ex æquo*, et les Sportives, 4e. A Femina-Sport, les 40 points se répartissent ainsi : 1re, Thérèse Brulé, 10 points ; 2e, Kussel, 9 ; 3e, Delapierre, 6 ; 4e, Bréard, Janiaud, équipe de relais, 3 ; 7e, Cadiès, 2 ; 8e, Merhand et Pomiès, 2. Ce classement est d'ailleurs publié à titre documentaire et non point pour établir un ordre de mérite entre les vaillantes sportives. La meilleure preuve est fournie par ce fait que Mlle Bréard, malgré ses 3 points seulement, s'est vu attribuer le Prix du Président de la République pour avoir battu le record de France des 1.000 mètres. Elle participa à un seul championnat, avec un mérite qu'on ne saurait trop mettre en valeur. Les athlètes présents furent les premiers à admirer sa foulée et le bel effort fourni. Essayez de faire le kilomètres en 3 m. 24 s. et vous verrez ! Un record battu de 3 s. 1/5 accorde quelque gloire à celle qui y a réussi. Le prix offert par M. de Castellane revint à Mlle Thérèse Brulé — qui se tailla la part de la lionne au palmarès — pour son record du saut en hauteur sans élan, et celui du ministre de l'Instruction publique fut décerné à Mlle Kussel, qui battit le record officiel du lancement du javelot.

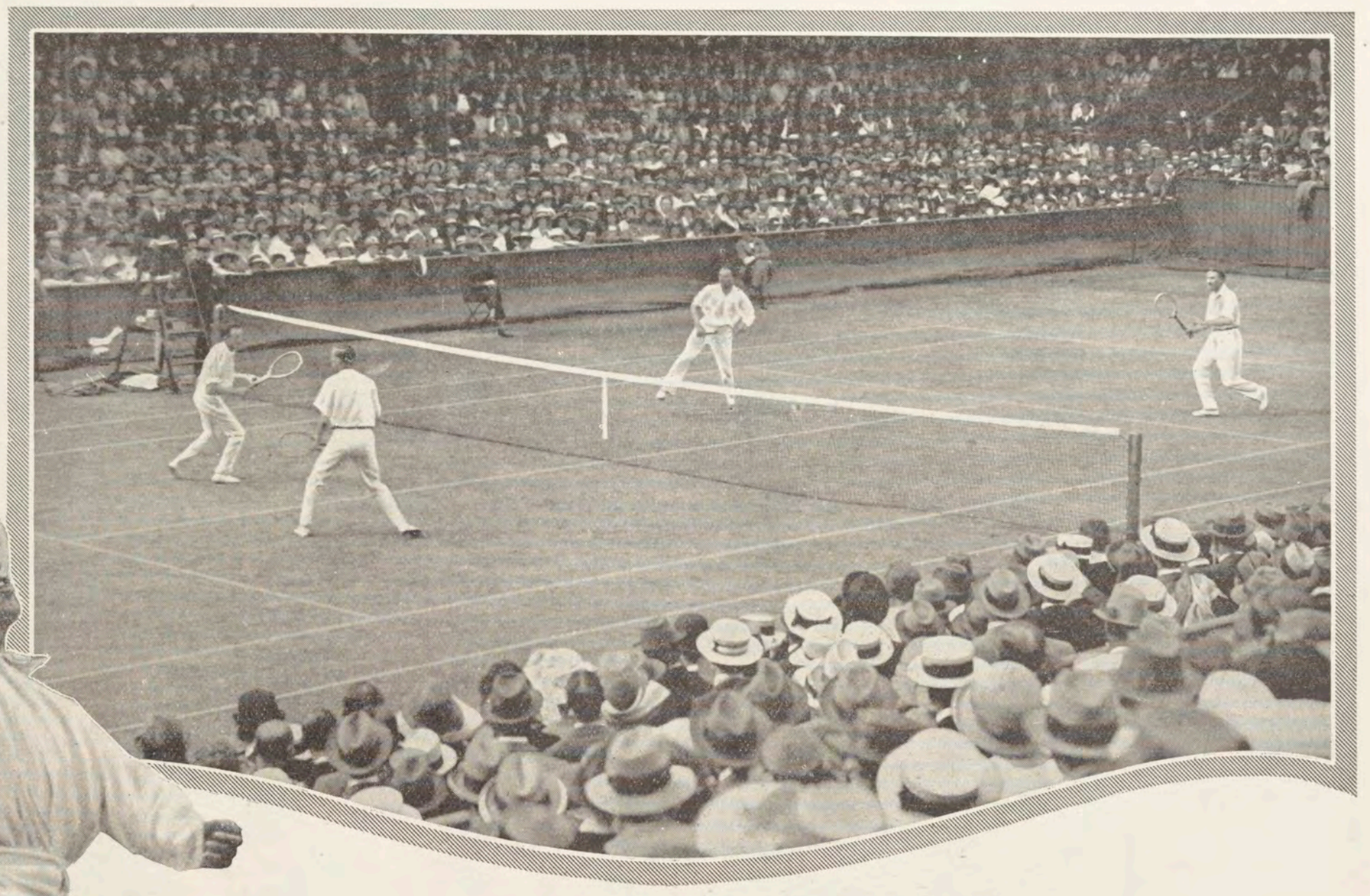
Comme je vous le disais déjà en 1919, l'année prochaine, le triomphe sera encore plus considérable. Et nous aurons à cette époque deux autres épreuves classiques, dues à la *Vie au Grand Air*, « la Collégienne Complète », et la « Française Idéale », dotées d'une Coupe offerte par M. Zaharof. Nous reparlerons de ce meeting qui, j'en suis certaine, anéantira les derniers scrupules des familles auxquelles le sport semble encore malsain pour les jeunes filles. Ce sera l'apothéose de la femme gracieuse, intellectuelle et sportive, l'âge d'or des futurs époux !

JEANNE MAY.



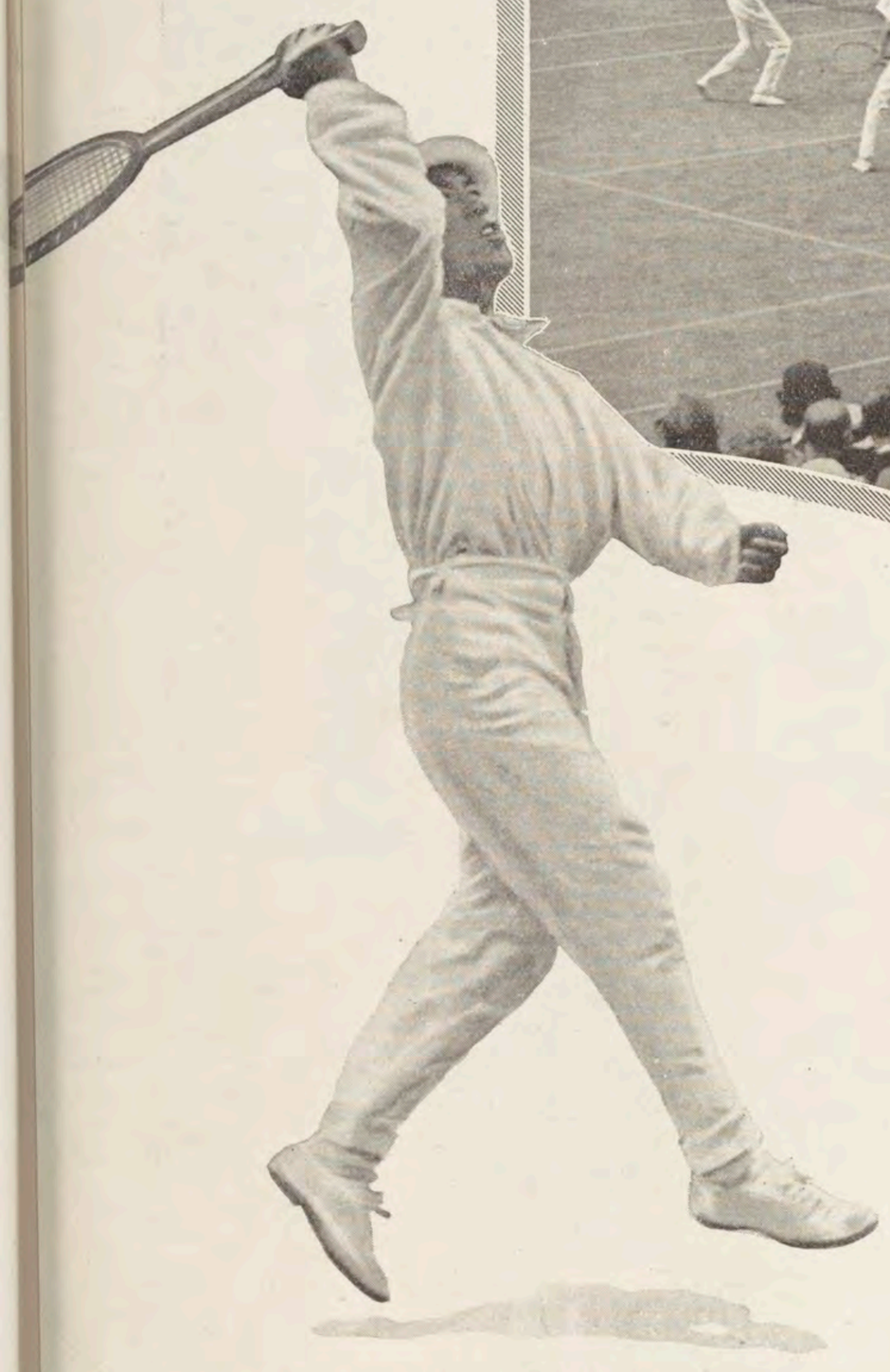
LE FARMAN-SPORTS GAGNANT DU PRIX DU " GRAND ÉCART "

Le prix du Grand Écart, organisé par l'*Auto*, est revenu à Bossoutrot, sur Farman-Sports. Cette épreuve, dont les règlements étaient basés sur la sécurité, devait revenir à l'avion qui, volant à grande vitesse, serait capable d'une très petite vitesse et d'un atterrissage très court. Dans les différents classements, Bossoutrot et Pilon, tous deux sur Farman-Sports, furent en tête. Bossoutrot réalisait le meilleur écart de vitesse (vitesse maximum : 139 kilomètres, 896. — Vitesse minima : 23 kilomètres, 441), et Pilon opérait le meilleur atterrissage (16 m. 60). Bossoutrot remportait la victoire grâce à la performance ci-dessus, démontrant toute la maniabilité du Farman.



GOBERT-LAURENTZ CONTRE JOHNSTON-TILDEN

Gobert-Laurentz passèrent le premier tour à la faveur du walk-over. La deuxième partie opposait les Américains Johnston-Tilden à l'équipe française. Celle-ci fut battue par 6-2, 6-4, 4-6, 9-7, *A gauche,* Shimidzu après avoir triomphé de Gobert, Zerlendi, Williord et Mavrogordato, parvenait jusqu'à la finale où il se faisait battre par Tilden.



Les Championnats du Monde sur herbe à Wimbledon

Par W. Laurentz.

Le classique tournoi de Wimbledon a remporté, cette année, un succès sans précédent. Presque tous les meilleurs joueurs du monde y prirent part, et un public aussi nombreux qu'enthousiaste se pressa autour des courts, chaque jour.

Le simple hommes donna lieu à quelques surprises douloureuses, pour nous, notamment la défaite du champion de France, Gobert, par le japonais Shimidzu. La partie ne fut pas régulière, car quoique Shimidzu renvoyât la balle avec sureté et précision, Gobert ne fut jamais lui-même, et au filet, comme au fond, manqua les coups les plus faciles. Au cinquième set, complètement épuisé par l'énervement et une chaleur torride, il dut baisser pavillon, tandis que Shimidzu, indifférent à la fatigue, annonça tranquillement après sa victoire, que, s'il l'avait fallu, il se sentait assez frais encore pour refaire cinq sets !! De suite après ce match, Laurentz, en mauvaise forme et sans confiance, succombait devant Brugnon, très en jeu sur l'herbe et qui avait éliminé, la veille, le vieux champion anglais Gore, et Decugis se faisait battre par un joueur peu connu, Drew. Brugnon resta donc seul représentant français en simple hommes et, peut-être, cette responsabilité lui enleva-t-elle une partie de ses moyens, car contre l'ancien champion d'Amérique R. N. Williams, il ne put faire mieux que de prendre quatre jeux en trois sets, faisant de nombreuses doubles fautes et ratant des volées faciles ; il faut reconnaître que Williams joua d'une façon magnifique ; en un mot, une démonstration du tennis, comme lui et Gobert savent seuls en donner, certains jours.

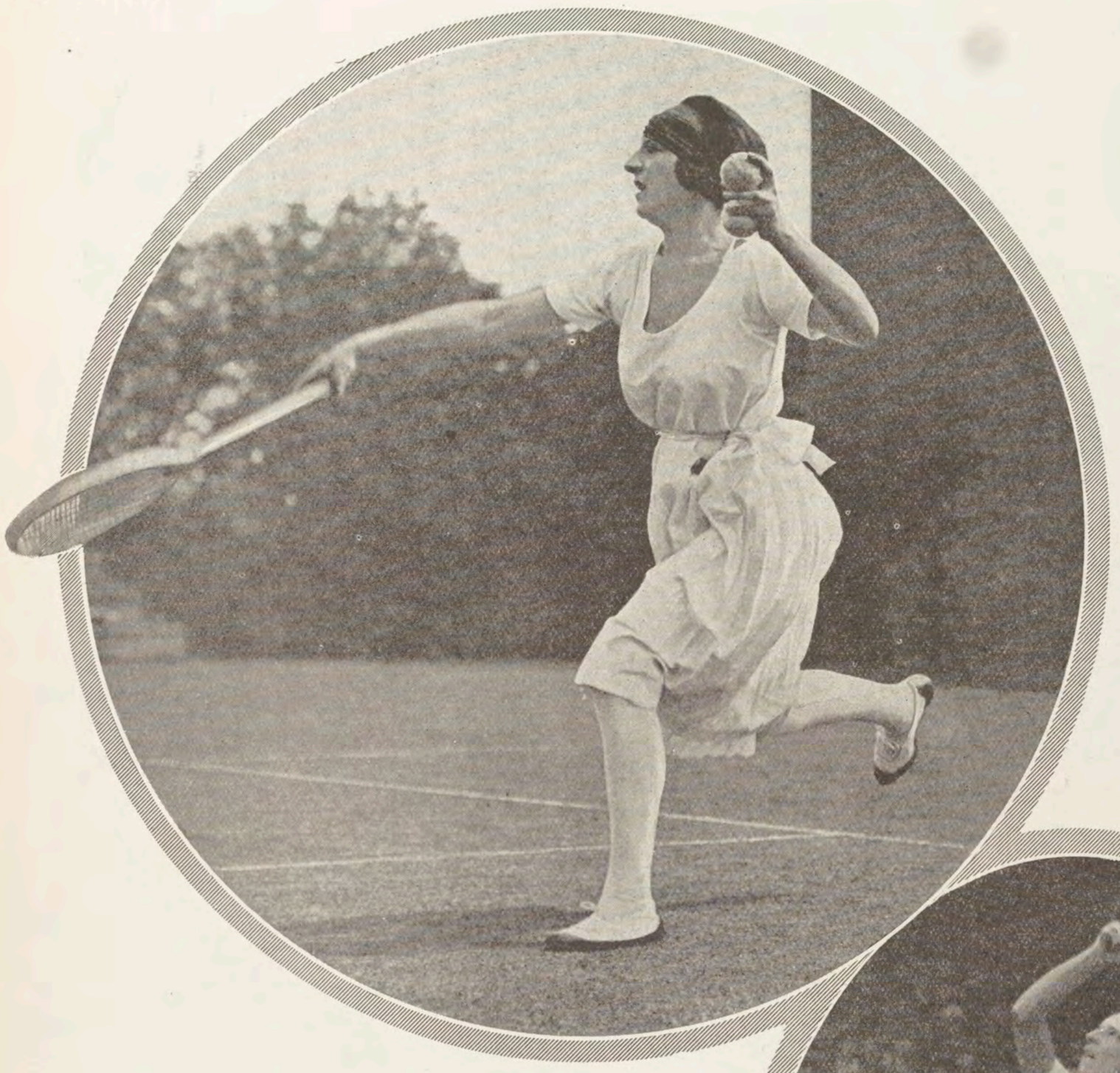
Tout comme nous, les Américains ne furent pas épargnés au début du tournoi ; ils eurent, eux aussi, une défaite retentissante, celle de leur champion, W. Johnston, par le joueur irlandais bien connu, Parke. Johnston se ressentit énormément des inconvénients du centre court, mauvaise lumière, manque d'air et, surtout, partialité du public ; il donna, dès le commencement de la partie, des signes d'énervement et son jeu ne ressembla en rien à celui qu'il nous avait fait admirer, la semaine précédente, à Queens. Il manqua la majorité de ses drives, pourtant son meilleur coup, et si son revers passa plus régulièrement, il n'avait, ni la longueur, ni la vitesse nécessaires, il fit également nombre de doubles fautes.

Parke joua bien et, sans finir les points, montra beaucoup de régularité dans ses coups très placés, sa victoire fut relativement aisée, en quatre sets. L'autre « victime » américaine fut Williams, qui perdit contre Mavrogodato en quart de finale.

Le lendemain, Mavrogordato fut éliminé par Shimidzu. Après un premier set, vite enlevé, il se ressentit des efforts des jours précédents et ne sut pas résister à l'énergie inépuisable du Japonais.

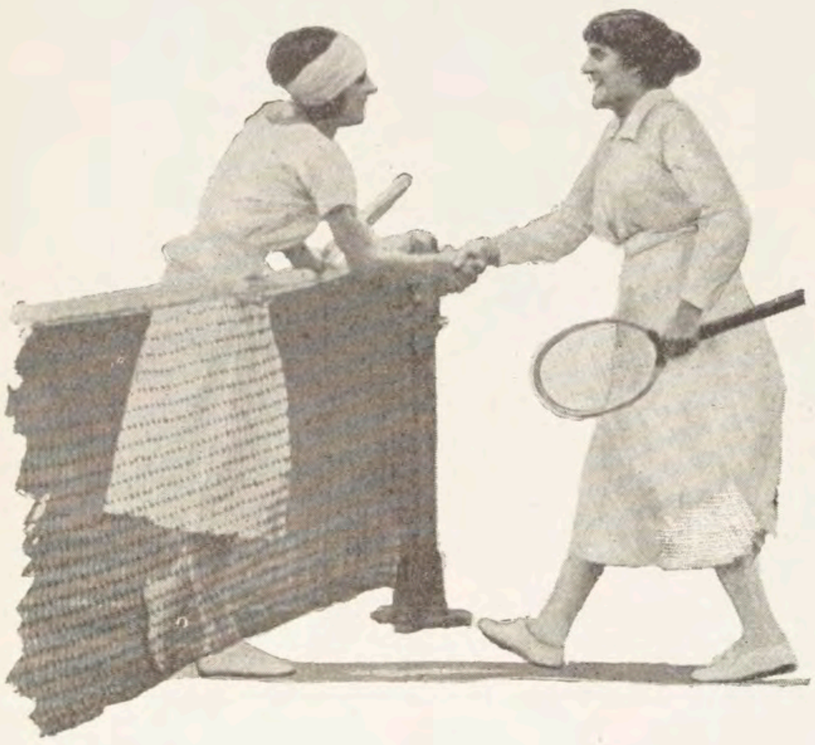
Le joueur nº 2 des Etats-Unis, W. Tilden, avait pendant ce temps passé facilement ses tours. Parke n'exista guère contre lui et son adversaire le plus dur fut A. R. F. Kingscote, qui lui opposa une résistance des plus efficaces pendant cinq sets. Ce fut la plus belle partie de simple du championnat, et jusqu'au milieu du cinquième set, l'issue en fut douteuse. Kingscote, d'une ténacité extraordinaire, sut reprendre les coups les plus difficiles du versatile champion américain, et lorsque Tilden courait au filet, même sur un excellent service, il était impitoyablement passé par le retour de son adversaire ; une balle pas très rapide, mais admirablement placée, le long de la ligne, ou en diagonale. Néanmoins, la grande classe de Tilden finit par l'emporter et il s'adjugea le cinquième set, 6-4.

La finale, Tilden contre Shimidzu, fut moins intéressante, quoique, au troisième set, le Japonais donnât quelques espoirs à la légation nipponne, qui s'y trouvait au complet pour l'encourager. Tilden, qui souffrait de son genou, a paru en difficulté, pendant plusieurs jeux, mais, lorsqu'il eut l'avance, il rassembla toute son énergie et finit en « beauté », par quatre services magnifiques, suivis de volées irréprenables.



LE JEU DE Mlle SUZANNE LENGLEN

Notre grande championne remportait les trois championnats : le simple, le double-dames et le double-mixte. *En bas à gauche :* après sa victoire, Mlle S. Lenglen serre la main de Mrs Lambert Chambers qu'elle vient de battre.



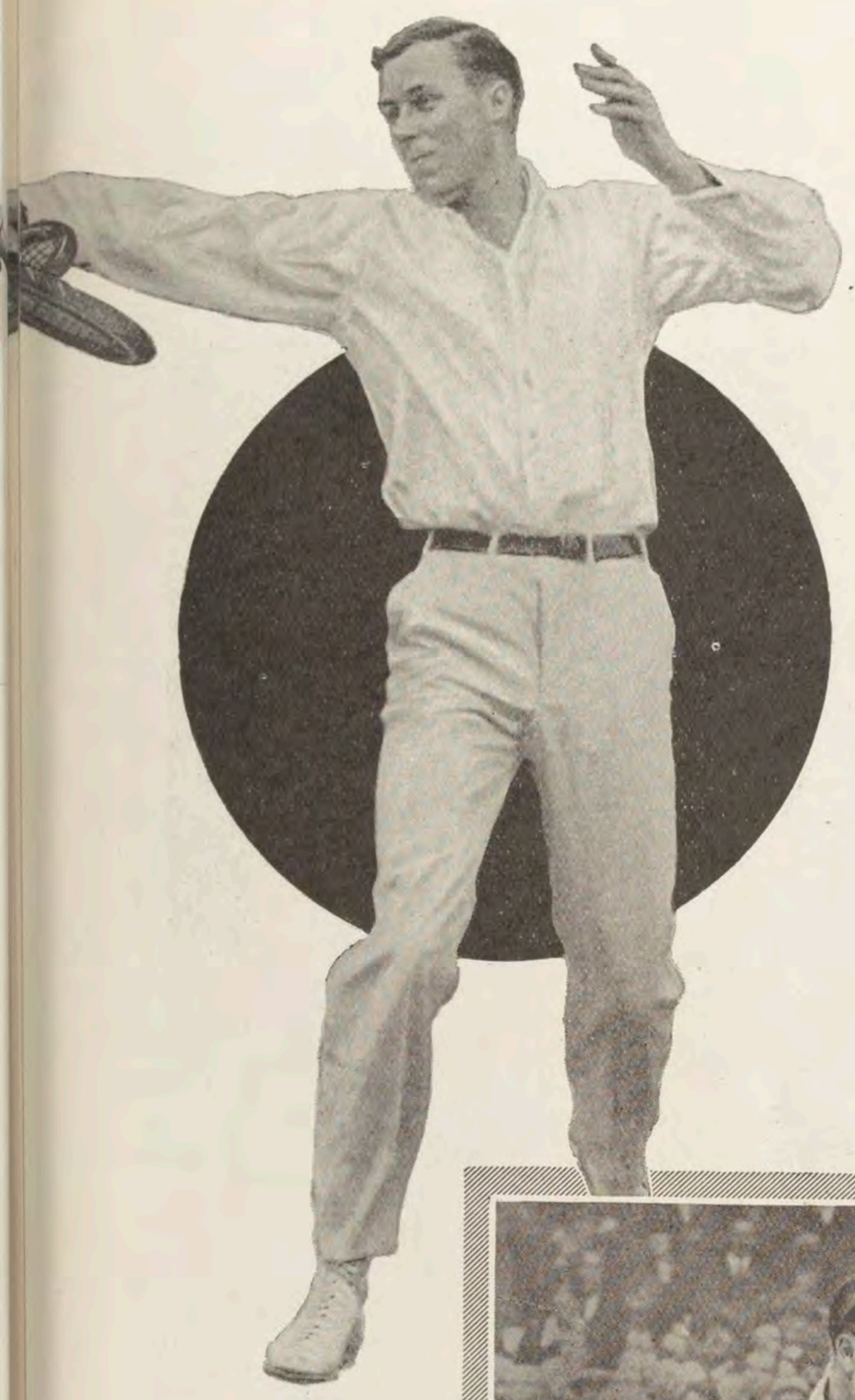
LES GRANDS
DU TOURNOI D

Le challenge-round, non plus, ne donna pas ce que l'on en attendait ; ce jour-là, Tilden surclassa nettement le tenant, Gerald Patterson, aussitôt qu'il fut habitué à son service. Patterson gagna le premier set, mais les trois suivants furent enlevés facilement par Tilden, qui fut étourdissant, réalisant tous les coups imaginables, services variés, drives, chops, etc.

Le service de Patterson est peut-être le plus difficile qui existe, car la balle est aussi tapée que coupée, et le second service vaut presque le premier : pourtant Tilden le renvoya, comme s'il n'existait pas, et Patterson, en avançant au filet, fut chaque fois pris, au mi-court, tellement le retour était rapide. Or Patterson compte trop sur l'efficacité de son service, et ses volées basses sont très défectueuses. La balle coupée de Tilden gêna aussi énormément le champion australien, qui essaya, à plusieurs reprises, de la renvoyer également en « chop », chose presque impossible à réussir sur l'herbe. A la fin du deuxième set, l'on eut nettement l'impression que Patterson ne pouvait pas gagner, et il dut penser de même, car son jeu manqua complètement de conviction, à partir de ce moment.

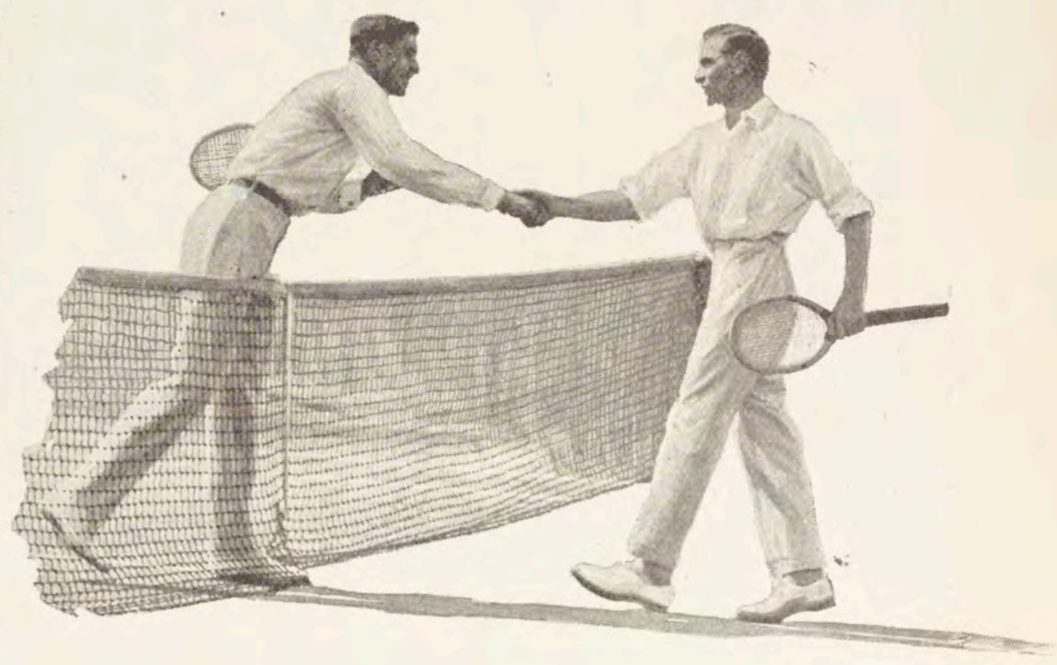
Tilden devient ainsi champion du monde, à son tour ; et le titre, très mérité, d'après l'ensemble des parties qu'il a fournies au cours du championnat, est incontestablement en très bonnes mains.

Le titre de championne du monde est resté, comme l'on s'y attendait, à Mlle Suzanne Lenglen. Mme Lambert-Chambers, qui arriva au challenge-round, après des victoires successives sur Mrs MacMair, Mrs Mallory, la championne américaine, et Miss Ryan, ne joua pas au mieux de sa forme ; mais, en tout état de cause, elle n'avait aucune chance, contre la championne française, qui a encore progressé depuis l'année dernière. Son service et son smash sont plus décisifs et son jeu de fond, plus sévère ; ses volées ont gagné en efficacité et sont exécutées plus près du filet.



QUELQUES ATTITUDES DE TILDEN

L'Américain Tilden gagnait le championnat simple en battant dans le challenge-round le tenant Patterson. Dans le double, il se faisait battre par Williams-Garland. *En bas, à droite,* le shake-hand après la partie Tilden-Patterson.



VAINQUEURS DE WIMBLEDON

Le double mixte, avec Patterson, et le doubles dames, avec Miss Ryan, revinrent également à Mlle Lenglen, sans la perte d'un set.

Le double hommes fut gagné par la seconde paire américaine, R. N. Williams-Garland, grâce à une victoire très inattendue sur Johnston-Tilden. La rencontre Johnston-Tilden contre Gobert-Laurentz fut une des parties qui intéressèrent le plus les spectateurs.

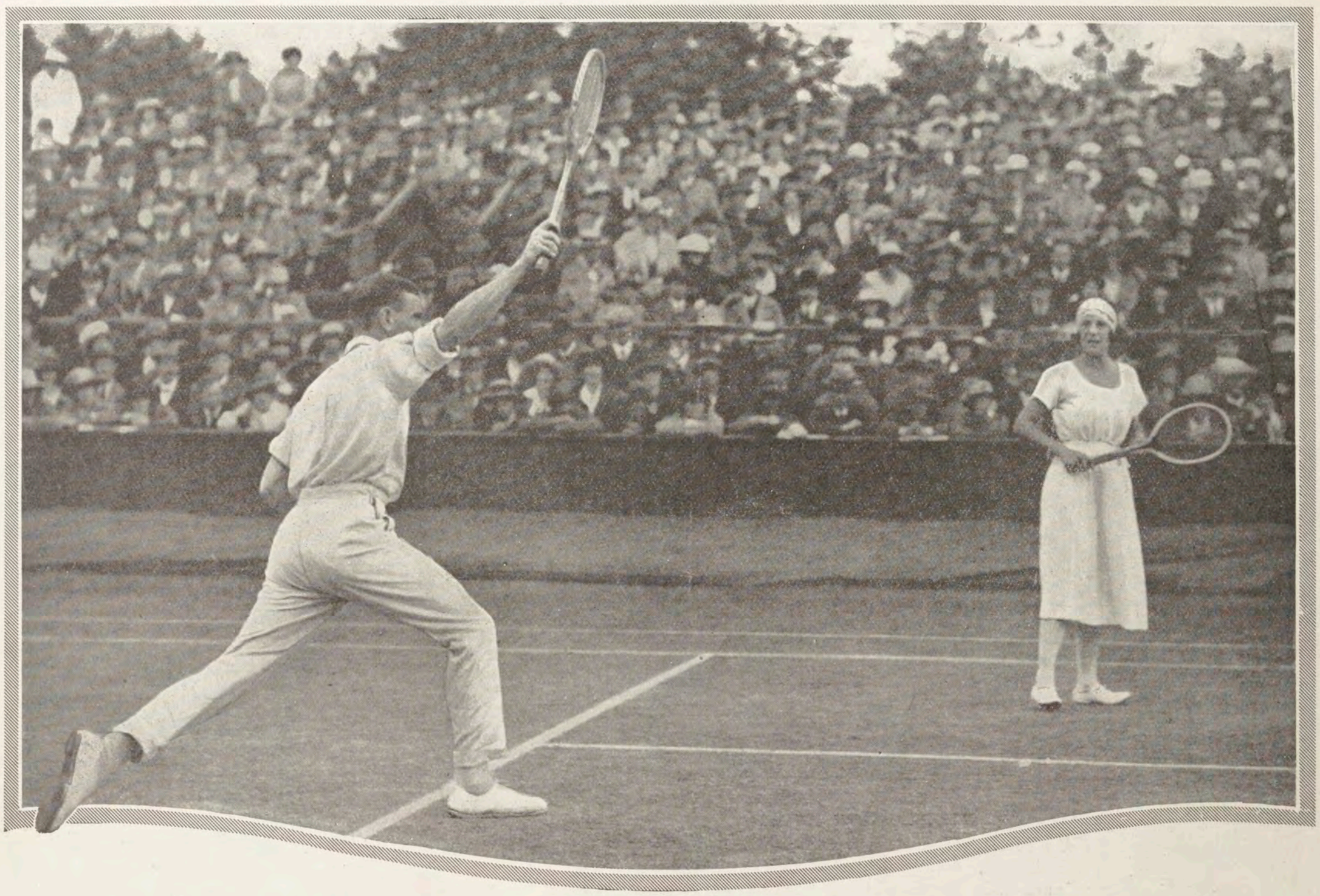
Les Américains débutèrent par une vitesse de jeu qui a pris les Français au dépourvu ; ils perdirent ainsi les deux premiers sets, mais, au troisième set, ils se reprirent et se l'adjugèrent.

Au quatrième set, les Français menèrent encore par quatre jeux à deux, mais ils eurent une légère défaillance et se laissèrent remonter jusqu'à cinq-quatre pour l'Amérique ; Gobert-Laurentz égalisèrent cinq partout, mais, à partir de ce moment, Johnston-Tilden menèrent, 6-5, 7-6 pour finalement l'emporter par 9-7.

Dans leur match contre Williams-Garland, Johnston-Tilden montrèrent une forme très inférieure, et la finale du double se passa donc entre Williams-Garland et la première équipe anglaise Parke-Kingscote qui, de leur côté, avaient péniblement battu en demi-finale l'équipe sud-africaine, Dodd-Blackbeard. Malgré une belle défense du team britannique, la victoire fut relativement facile pour les Américains.

En résumé, si la France a eu une grande satisfaction en la victoire de S. Lenglen, le côté joueurs ne réussit pas aussi bien que l'on pouvait l'espérer. A quoi faut-il attribuer cela ; au manque d'acclimatation peut-être, et certainement au jeu sur herbe, car les terrains en gazons diffèrent totalement de nos courts en terre battue. Les Anglais se défendirent honorablement, mais ne purent s'inscrire dans aucune épreuve. Les grands triomphateurs de l'année furent les Américains et c'est justice, car, dans l'ensemble, ils se montrèrent supérieurs.

W. LAURENTZ.



Mlle SUZANNE LENGLEN ET PATTERSON DANS LE CHALLENGE-ROUND DU DOUBLE-MIXTE

En plus du titre de championne du monde simples-dames qu'elle conservait devant Mrs Lambert-Chambers, Mlle Lenglen, habillée par Madeleine et Madeleine, s'attribuait le championnat double-dames en compagnie de l'Américaine Miss Ryan et le championnat double-mixte où, avec Patterson comme partenaire, Mlle Lenglen triomphait de R. Lycett-Miss Ryan par 7/5-6/3.

SOUVENIRS ET RÉFLEXIONS

Par Suzanne Lenglen.

Je suis heureuse de l'occasion qui m'est offerte par la *Vie au Grand Air*. J'en profiterai non seulement pour rappeler quelques-uns des souvenirs que m'ont laissés les championnats du monde de Wimbledon, mais pour répondre à certaines perfidies dont j'ai été victime et dont la *Vie au Grand Air* d'ailleurs a déjà fait justice.

Pour certaines joueuses anglaises, ma présence à Wimbledon était, paraît-il, très douteuse. Comment avait-on pu croire que je n'irais pas là-bas ? L'obsession de la fameuse épreuve mondiale me hantait au contraire au point que je n'avais rien négligé, afin d'être prête le jour du challenge-round.

Mon père, qui s'était rendu compte des difficultés que j'avais rencontrées l'année dernière et dont je vous ai fait part récemment, craignait encore le surmenage de l'hiver dernier, qui m'empêcha de défendre mon titre sur terre battue à Saint-Cloud. Tout entraînement intensif m'avait été interdit. Je me bornais à travailler la souplesse et le souffle, au moyen d'exercices physiques appropriés.

Malgré ma grande estime pour mes rivales, j'avoue que ma confiance était absolue. M. G.-M. Simond, le juge arbitre si compétent, m'avait fait dire qu'à son avis, il ne pouvait y avoir de doute au sujet de ma victoire. Jamais, pendant la huitaine qui précéda le grand jour, je ne fis la moindre allusion à la rencontre.

Le matin, mon père me dit : « Pas de nervosité surtout. Si tu perds, ce n'est rien pour nous, mais il y a la France que tu honoreras en gagnant. Joue comme à l'entraînement, attaque constamment et avec énergie. Si tu es toi-même, tu dois gagner et il faut gagner. »

Devant les tribunes bondées, Mrs Lambert-Chambers et moi pénétrâmes sur le court central.

Je pris le service que je gagnai, ainsi que le jeu suivant. Mon adversaire s'assura les 3e et 4e. Nous étions à deux partout. Jusque-là, le jeu avait été très serré et j'avais surtout pratiqué de longs drives. J'étais bien en souffle. Sur le service du 5e jeu, j'attaquai résolument sur la ligne de fond et j'allai au filet. Je pris 3 jeux successifs, ce qui nous mena à 5 contre 2. A ce moment critique, mon adversaire fit un effort qui lui donna son 3e jeu. Je repris le service en force et j'enlevai le 6e jeu de premier set, faisant 6/3.

Au second, mise en confiance, j'augmentai l'allure, réussissant de nombreux points sur des volées ou des contre-pieds et je terminai par 6 jeux à 0, gagnant le match qui conservait à la France le trophée mondial.

Avec des partenaires de la valeur de Miss Ryan, en double-dames et de Gérald Patterson en mixte, j'ai pu gagner les deux autres épreuves.

En terminant, je tiens à répondre aux bruits qui ont couru à propos de mon abstention hypothétique aux Olympiades : oui, j'ai pensé un instant ne pas aller à Anvers. D'abord, ma famille avait des projets qui devaient y mettre obstacle et puis j'avais été un peu découragée. N'ai-je point le récent souvenir des injustices répandues dans certains journaux au sujet de mon forfait des championnats de Saint-Cloud ? Sans souci des raisons personnelles qui me forçaient à mon immense regret à ne pas pouvoir tenter de conserver un titre d'autant plus cher qu'il était le premier que j'avais gagné, on prétendait que j'avais peur et que je mettais de la mauvaise volonté. Le public, mal et perfidement renseigné, put ajouter foi à ces informations dont je veux ignorer la source.

Le championnat de Wimbledon me servit de réponse. Et j'irai à Anvers, car, abandonnant nos projets pour cet été, mes parents et moi estimons que les athlètes jugés les meilleurs dans leur spécialité, lorsqu'ils sont choisis par leur fédération, se doivent à eux-mêmes de représenter leur pays. Cette obligation morale disparaîtrait cependant si des conditions de santé les en empêchaient et, en acceptant, j'ai fait toutes mes réserves pour ce cas.

Les bruits de retraite complète qui ont également couru n'ont pas d'autre cause que celle que j'ai signalée plus haut et je suis certaine que tous mes camarades, accusés faussement, sont du même avis.

Suzanne Lenglen.

LE CONCOURS HIPPIQUE DU TOUQUET

Le Concours Hippique International du Touquet, doté de 25.000 francs de prix, s'est disputé pour la 13e fois, du 11 au 13 juillet. Cette manifestation, dont l'organisation a été parfaite en tous points, fut suivie par un public nombreux qui ne ménagea pas ses applaudissements aux lauréats des différentes épreuves d'obstacles, de puissance et de tenue.

OTELLO

Le capitaine de Laissardière, sur Otello, a remporté la Coupe Militaire, épreuves d'obstacles pour chevaux d'armes.

JAZZ

Jazz, monté par M. Marcel Guyot, gagnant du Prix d'Ouverture.

THE DOCTOR

The Doctor, à M. de Royer, vainqueur du Prix de l'Hermitage.

LA LORELLY

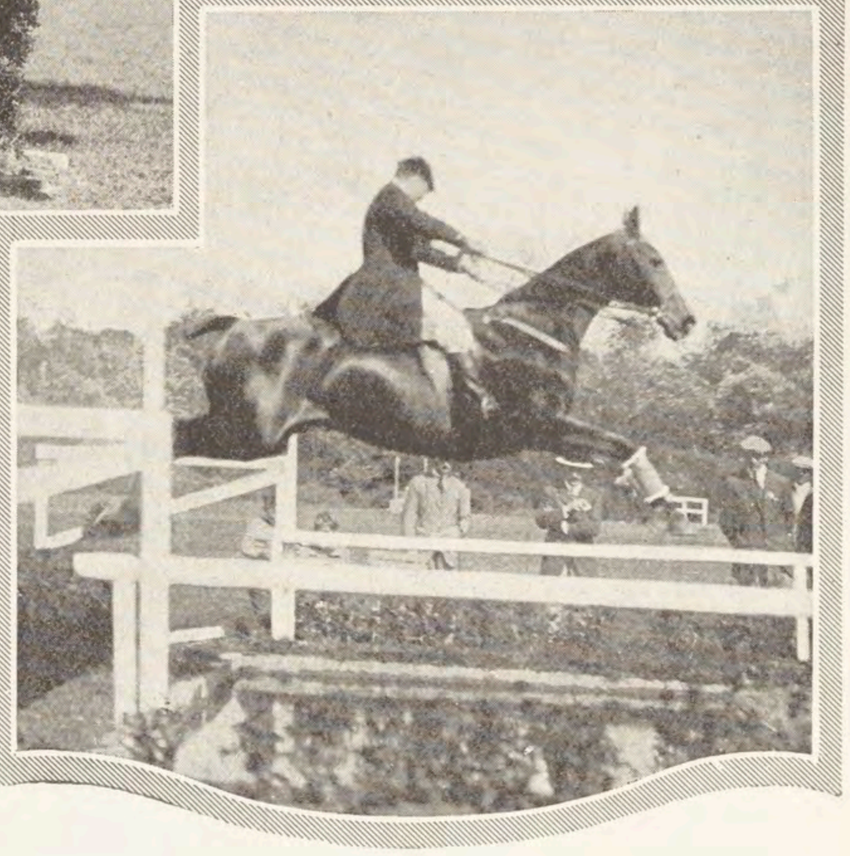
M. d'Hausen, sur La Lorelly, a gagné dans le Prix de l'Atlantique.

GOUGA DINE

Gouga Dine, monté par M. Santini, lauréat de l'épreuve de puissance.

COQ DE ROCHE

Coq de Roche, à M. J. Delesalle, vainqueur de la Coupe du Touquet.



LES NOUVEAUX CHAMPIONS DE FRANCE

Les championnats de France, disputés au Stade Pershing, furent une répétition générale en vue des Jeux Olympiques. Les différentes épreuves, tout en désignant les nouveaux champions, furent en même temps des épreuves de sélection pour Anvers. De g. à d., Ali Khan, champion du 100 mètres, en 11 s. ; Seurin, champion du 200 mètres, en 22 s. 1/5 (record battu, ancien record 22 s. 2/5) ; Féry, champion du 400 mètres, en 50 s. ; Esparbès, champion du 800 mètres, en 1 m. 59 s. 2/5.

PENDANT LES JEUX OLYMPIQUES

Par le Dr Bellin du Coteau.

J'AVAIS écrit pour *La Vie au Grand Air* un article « Avant les Olympiades » qui eût constitué aujourd'hui — déjà — un anachronisme. Je ne me plains pas d'être obligé d'en modifier et le titre et la forme. Par contre, ce qui nous gêne bien davantage est de parler Olympisme pendant les jeux mêmes. Le rôle de devin, toujours difficile à tenir, risque de vous couvrir de ridicule si vos prédictions sont jugées fausses à l'instant même où vous les faites.

***

Nous aurons à Anvers quelques succès — ceci dit toutes proportions gardées, surtout comparativement aux Olympiades précédentes. Et ce fait vaut bien quelques déductions.

D'abord, dans notre équipe figurent un certain nombre de « vieux » lesquels semblent s'être améliorés en vieillissant. Géo André a accompli dans le cours de cette saison, à 31 ans, des performances au moins égales à celles qui nous émerveillaient en 1914. « Encore une guerre, lui disais-je l'autre jour, et tu vas battre des records du monde. »

Le cas d'André n'est pas unique. Tison a approché les 40 mètres au disque. Paoli a battu son record du poids. Lagarde passe 3 m. 60 à la perche. Tout cela prouve la qualité considérable de la race française qui, après une campagne de quatre années, meurtrie, sort majorée de l'épreuve.

A côté de ces vieux champions, le lot des tout jeunes encore mobilisés et affectés au Centre de Joinville. Ils constituent un bataillon égal à celui des civils — parisiens et provinciaux réunis. En sprint, exception faite pour Mourton, ces jeunes brillent au tout premier rang. Ali Khan est lui-même un plus que jeune : il a à peine dix-huit ans.

Si bien que l'équipe Olympique Athlétique française se compose en réalité des deux extrêmes : ceux qui sont au début de leur vie sportive, ceux qui arrivent à la fin de leur carrière.

Nous avons tenu à souligner ce fait. Des « classes » entières sont absentes : la guerre nous a enlevé quantité de nos espoirs sportifs.

Il faut le dire non en manière d'excuse, mais parce que le sport imposant la lutte à armes égales, l'infériorité numérique entache la régularité du résultat vrai.

De même ordre, le petit nombre de nos compatriotes qui s'adonnent à l'Athlétisme. Il ne s'agit point encore une fois de chercher des excuses à une défaite possible, mais d'en trouver la raison. L'entraîneur américain Schroeder, que la Y. M. C. A. a mis à notre disposition en un geste des plus sportifs, nous disait, l'autre jour, en même temps que son estime pour nos athlètes, que les Américains pratiquaient comparativement aux Français, dans la proportion de un à cinq cents. Même si le chiffre est fort, il n'en fait pas moins image.

***

La manière française manqua d'homogénéité, et la préparation des différentes équipes représentatives de la France s'est faite dans les conditions les plus diverses. La meilleure modalité ne saurait être jugée sur les résultats ; cependant un court historique présente un certain intérêt, à tout le moins rétrospectif, pendant que se disputent les Jeux.

La boxe nous apparaît comme ayant réalisé la plus parfaite coordination dans l'effort. Elle le doit d'une part à la somme relativement importante que sa fédération a pu mettre à la disposition des athlètes à l'entraînement, à la compétence des hommes chargés d'amener les boxeurs en condition. Ceux-ci ont été réunis à l'Ecole de Joinville, sous la direction de Fernand Cuny lequel a réglé leur existence dans ses moindres détails. Un exemple : l'alimentation était l'objet de soins particuliers. Aucun sélectionné d'aucun autre sport n'aura connu le « cuistot » spécialement affecté à l'équipe des boxeurs, cuistot qui, chaque matin, se rendait aux halles pour y faire des achats physiologiquement réglés.

Tout a été fait et bien fait, uniquement pour la préparation olympique. Aucun boxeur n'aura vécu ou travaillé en isolé. Nous ne recherchons point ici les raisons qui ont rendu possible ce résultat et nous nous contenterons de le donner en exemple.

L'athlétisme possède le lot le plus important. La difficulté se majore du nombre et quand on est en présence de quatre-vingts « bons-hommes » les réalisations sont moins faciles à obtenir. Les militaires ont vécu leur vie. Les civils ont continué à travailler pour vivre et n'ont dû de suivre les séances du Stade Pershing, qu'à la sportivité patronale qui a donné les autorisations indispensables. Les provinciaux enfin n'ont apporté leur concours qu'à l'ultime minute. L'homogénéité manquera et manquera toujours : les moyens présentement mis à la disposition de l'athlétisme ne pouvant permettre de mieux réaliser.

La natation, dont l'organisation peut être opposée à celle de la boxe, a « managé » de son mieux. Elle se trouva, comme l'athlétisme, plus que lui, en proie aux difficultés budgétaires. Ce ne sont point les préparateurs de la natation — vieux sportifs dévoués — qui sauraient être rendus responsables d'un état de choses qu'ils n'ont point créé. Ils ont compris leur tâche d'une façon spéciale qui est peut-être la vraie et cherché la vulgarisation dans l'organisation d'épreuves et de déplacements qui les ont démunis pour « fignoler » au moment opportun.

Et c'est là sans doute qu'il nous faut trouver la raison des directives différentes données aux différents sportifs suivant leur spécialité : la boxe repose sur une base solide, aggrégat de quinze années de bonne réclame faite à un sport qui connaît les plus belles recettes. L'athlétisme en est encore à la phase de gestation bien qu'il soit vieux ou presque comme le monde : son passé tient dans le labeur d'une poignée de « piqués » qui, malgré toutes les critiques, le soutiennent, l'élèvent à la force du poignet. Et la natation attend encore ses piscines.

***

Les causes de notre infériorité envisagées sous ce jour n'apparaissent pas uniquement sportives ; et c'est bien là ce qui mérite — avant tout — d'être dit.

Cependant il y a autre chose.

Question de race ? Question d'entraînement ? Question de technique ?

La race américaine est une sélection naturelle, à la mode du Darwinisme : émigrés d'origine britannique, ayant eu à lutter pour s'acclimater d'abord, pour vivre ensuite. Les sujets issus de cette sélection ont, de toute évidence, un potentiel énergétique supérieur à l'Européen stabilisé. Un mot pour ne pas oublier la Suède qui semblerait infirmer nos théories. Mais la Suède est régénérée : la suppression de l'alcool, la « Suédoise », ayant contribué à cette indéniable résultat.

L'entraînement américain, la technique américaine sont copiés partout, plus ou moins bien et suivant les ressources du bord : il est évident, pour prendre un exemple, que quand on possède le lot des sauteurs d'outre-Atlantique on peut parfaire son éducation de manager ; ultérieurement perfectionner les styles, voire même en inventer de nouveaux.

Mais il y a autre chose encore dans ce problème complexe. Nous en causions ces jours derniers avec Paul Vasseur qui, à quinze ans d'intervalle, récidive et gagne encore en des temps excellents des championnats de natation. Il me disait sa satisfaction de produire des performances qui témoignent de son éternelle jeunesse. Et nous lui demandions comment il se faisait que notre record de 100 mètres était dans ce sport à 10 secondes du record américain. Question délicate et dont nous cherchâmes ensemble l'explication. La course à pied connaît un écart analogue dans le 800 mètres. Pourquoi ?

Ceci n'est point de la technique vraie, de l'entraînement vrai, mais n'en demeure pas moins intéressant puisque la solution du problème nous mettrait sans doute sur la voie du record du monde. Et c'est pourquoi nous nous permettons d'exposer au lecteur le fruit de nos réflexions.

Dans ces épreuves types, le Français raisonne sa course ou plutôt sa distance. Dans le 100 mètres du nageur ou le 800 mètres du coureur à pied, il y a en France une « tranche » de la distance où l'homme se repose — relativement — pour durer. C'est à ce moment-là qu'il perd sa chance au record. Entendons-nous. Dans le 800 mètres, image de l'effort intense et prolongé, nous ne pensons point qu'il faille exécuter le premier 400 mètres en 50 secondes et finir le deuxième à la marche, voire même sur le ventre. C'est un peu, cependant la modalité américaine.

Ce qu'il faut, en tout cas, c'est arriver, par l'entraînement, à diminuer progressivement, la pause du repos : histoire de la troupe qui supprimerait la halte horaire pour la remplacer par la marche forcée.

Si nous n'en sommes pas là, c'est évidemment que nos hommes ne sont point avec leurs adversaires sur un pied absolu d'égalité.

***

Ajoutons que tant que l'égalitarisme ne sera pas réalisé entre tous les sports, les Jeux Olympiques ne pourront servir de barémage à leur diffusion. Et nous sommes, à Anvers, en train d'apprécier la valeur ou la non-valeur de ces quelques prédictions avant la lettre.

Dr Bellin du Coteau.

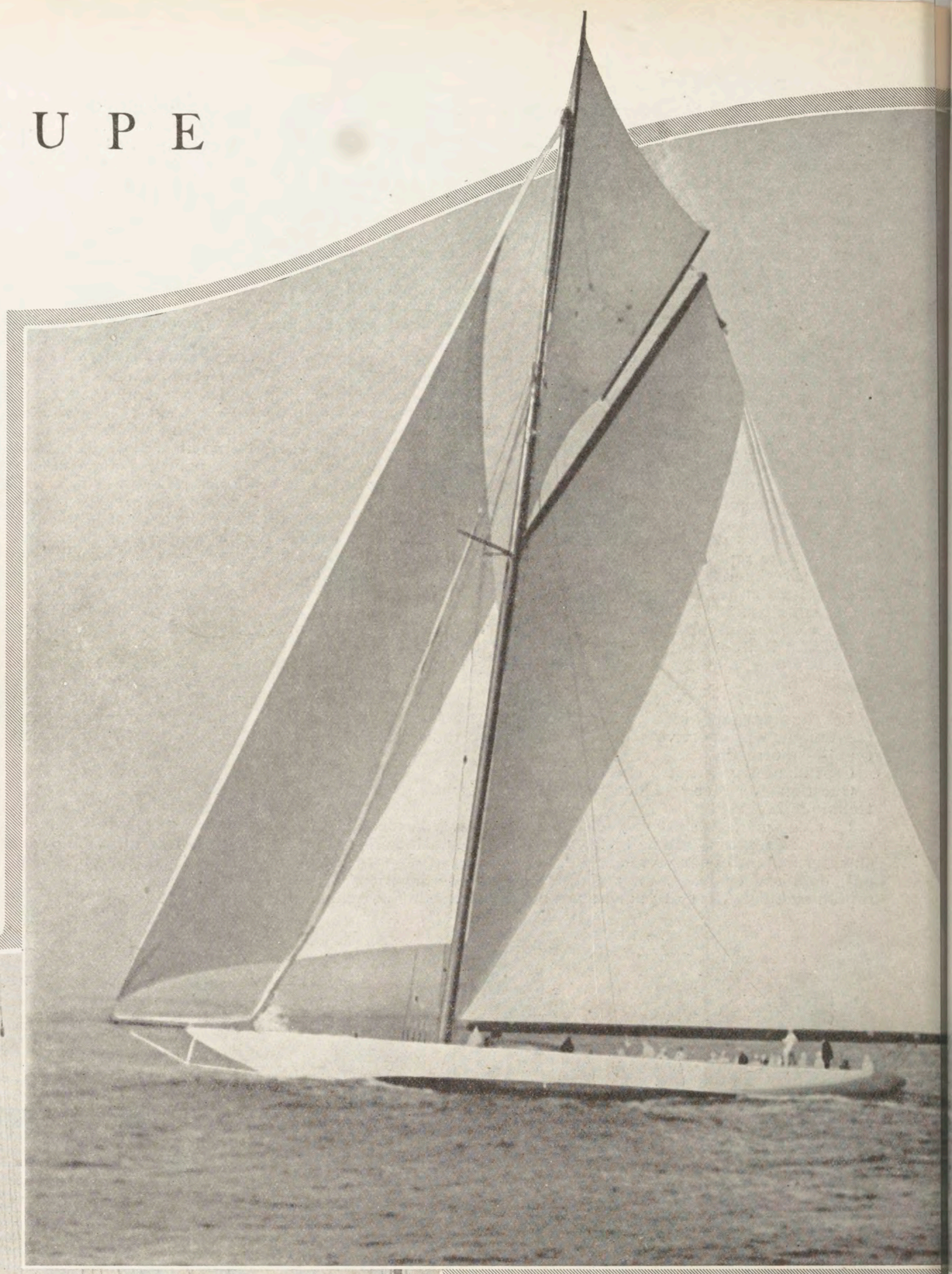
NOS REPRÉSENTANTS OLYMPIQUES

C'est dans les épreuves de demi-fond que nous espérons briller à Anvers, et cela avec Burtin, Guillemot et G. Heuet. Voici de gauche à droite : Lagarde, champion du saut à la perche avec 3 m. 60 ; G. Heuet, champion des 10.000 mètres, en 33 m. 14 s. 4/5 ; Géo André, champion du 400 mètres haies et du saut en hauteur sans élan ; Guillemot, champion des 5,000 mètres en 15 m. 9 s. 2/5 ; Tison, champion du lancement du disque avec 39 mètres 68 ; Burtin, champion du 1.500 mètres en 4 m. 3 s. 4/5 ; Grany, champion du lancement du javelot avec 47 mètres 08 ; Paoli, champion du lancement du poids avec 12 mètres 80.

LA COUPE

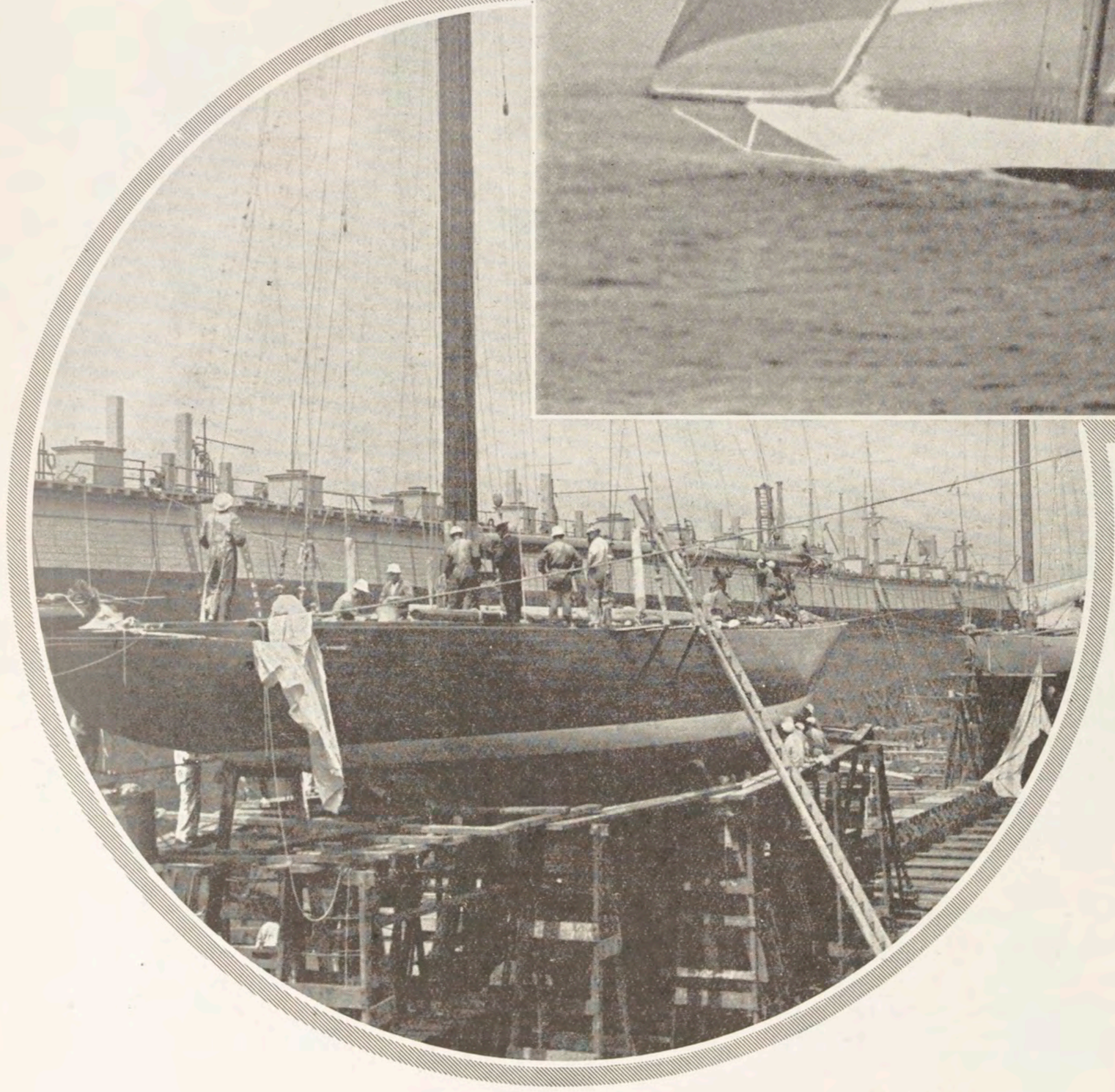
Pour la soixante-neuvième fois, l'Angleterre a vu tous espoirs s'effondrer pour la possession de la Coupe America. La lutte pour la propriété de ce trophée fut, cette année, plus acharnée que jamais. L'épreuve se courait en cinq manches qui se disputèrent pendant la deuxième quinzaine de juillet, dans les eaux de Sandy Hook, au large de New-York.

Les deux premières manches virent la victoire du *Shamrock IV*, et déjà la Grande-Bretagne croyait



Pendant l'ultime épreuv

LE VAINQUEU

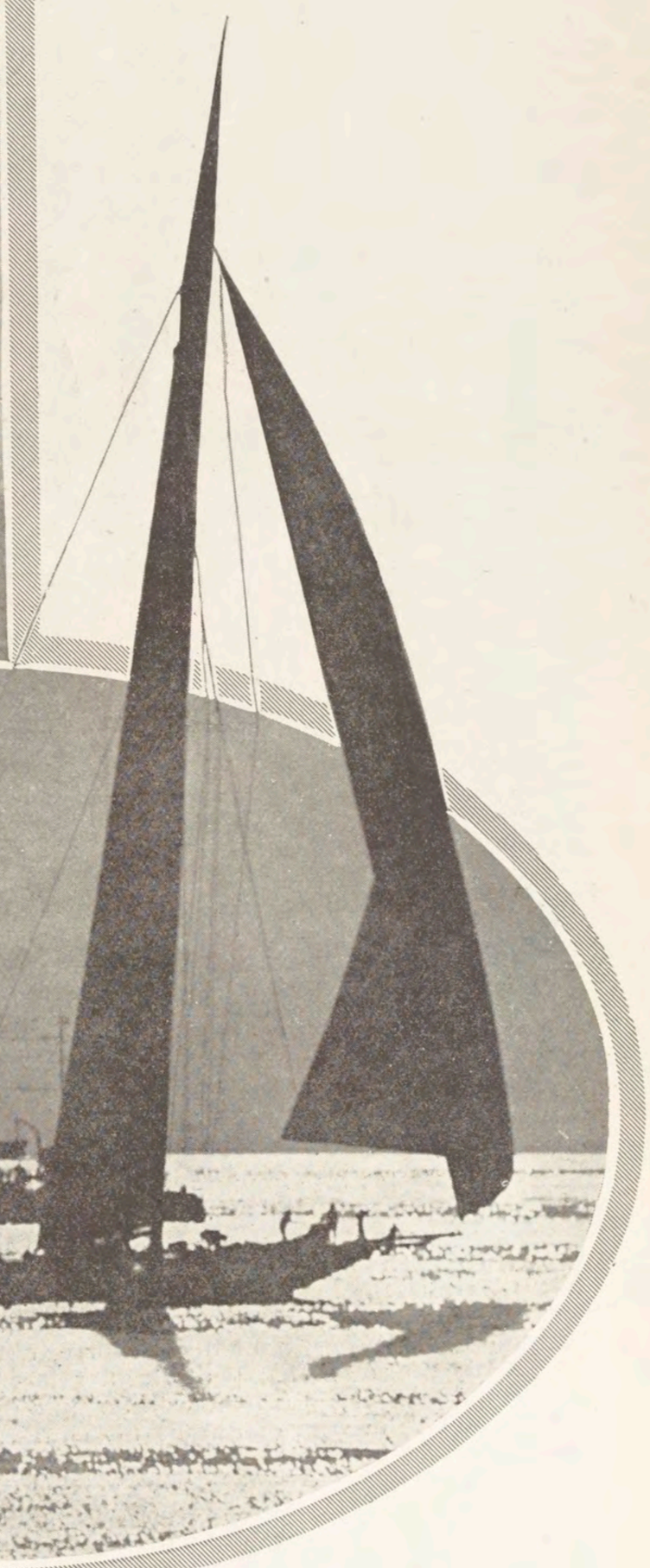


Le " Resolute " pendant
sa construction.

AMERICA

" Resolute " double la dernière bouée.

au succès définitif de son représentant. La troisième course était gagnée par *Le Resolute,* qui défendait les couleurs américaines. Cette victoire renouvelée à la quatrième épreuve mettait les deux concurrents à égalité de chances. La cinquième manche devait départager le tenant et le challenger. Une fois encore ce fut le yacht américain qui gagnait, et l'*America Cup* restait la propriété de New-York Yacht Club.



E " RESOLUTE "

Le " Resolute " rentre au port
après sa victoire.

PHILIPPE THYS

Pour la troisième fois, le belge Philippe Thys remporte cette année le Tour de France. Déjà vainqueur en 1913 et en 1914, il gagnait cette année après une course régulière et sans grand intérêt.

CYCLISME

LE TOUR DE FRANCE

Par Jacques Mortane.

De toutes les épreuves cyclistes, le Tour de France est celle qui a toujours su attirer l'attention du profane et provoquer l'admiration de la foule. Elle a permis à certains chantres littéraires de déplorer ce genre d'exhibitions qui semblent un défi à leur rachitisme ; elle a — ce qui est mieux — converti à la cause sportive une multitude d'enthousiastes. Le créateur de la course, notre confrère Henri Desgrange, directeur de l'*Auto*, peut être fier de son œuvre. Pour la vulgarisation du cyclisme, il a trouvé la formule qui frappe le mieux l'esprit du public : instruire en amusant. Durant tout un mois, les routiers traversent la France, pénètrent dans les plus petits villages où jamais, jusqu'alors, les indigènes n'avaient assisté à des luttes entre champions. C'est jour de fête dans un nombre incalculable de villes et de bourgs. On ne pleure pas dans les chaumières, selon l'expression d'un sportif poète, paraît-il, mais on y vibre ; on suit durant trente jours les performances, les résultats, les modifications du classement.

A Paris, faubourg Montmartre, les jours d'étapes, l'encombrement est tel qu'un service d'ordre doit souvent être organisé : ce sont les passionnés du sport qui viennent devant l'*Auto* et l'*Écho des Sports* prendre connaissance des dépêches provenant des contrôles.

Vous conviendrez qu'il est difficile de trouver une course qui, durant un mois, parvient à attirer à soi, sans la moindre défaillance, l'intérêt de millions de lecteurs ?

Fut-ce le cas pour le Tour de France de 1920 ?

Nous ne le pensons pas.

C'est à rechercher les causes de ce demi-succès que nous allons nous employer. Nous le ferons sans passion, sans partialité, avec l'unique désir de pénétrer le mystère qui, s'il subsistait, pourrait porter une atteinte dangereuse à la gloire du sport cycliste.

PENDANT LA 2e ÉTAPE

Le peloton de tête, en haut de la côte du Tréport.

L'ARRIVÉE A CHERBOURG

Thys battait au sprint Mottiat, Gœthals, Masson, Rossius, etc.

LES PREMIÈRES ÉTAPES

1. L'arrivée de la 1re étape Paris-Le Havre. Mottiat battant Rossius et Thys au sprint.

4. Lambot gagne Les Sables-d'Olonne-Bayonne. Dix coureurs se présentaient à l'arrivée, le vainqueur de 1919 triomphait au sprint.

5. Henri Pélissier, vainqueur de la 3e et de la 4e étape ; Pélissier abandonnait dans l'étape suivante.

6. Firmin Lambot, gagnant de la 5e et de la 6e étape, confirmait ses qualités de grimpeur.

COURSE OU TOURISME ? L'épreuve qui vient de se terminer a vraiment par trop manqué d'imprévu. Je suis certain que les leaders du classement ne se favorisaient pas les uns les autres, puisqu'ils n'ont pas été pénalisés, mais vraiment les mauvaises langues se rappelaient un peu les tournois de lutte professionnels d'antan.

Lorsqu'un gai compagnon vous déclare à grand fracas : « Je vais vous raconter une histoire très amusante qui vous fera éclater de rire, » même si l'anecdote est drôle, elle ne vous déride nullement. Vous espériez mieux. Il en fut ainsi dans le Tour de France : vous attendiez toujours des luttes gigantesques et les étapes défilaient les unes après les autres dans une constante monotonie.

1. AVANT LE SOMMET DU TOURMALET

Scieur et Barthélemy (à droite) étaient lachés dans le Tourmalet et mettaient pied à terre 300 mètres avant le sommet du col.

2. LAMBOT PASSE PREMIER EN HAUT DU TOURMALET

5. LAMBOT EMMÈNE LE PELOTON

Lambot qui devait terminer troisième du classement général fut merveilleux dans les étapes de côtes où à maintes reprises il lâchait ses adversaires.

6. MASSELIS ET ROSSIUS DANS LE COL D'AUBISQUE

Lâchés dans la rude montée de l'Aubisque, Masselis et Rossius passaient au sommet du col avec 8 m. 55 s. de retard sur les leaders Thys et Lambot.

Non, les coureurs n'étaient pas en combinaison, mais ils vivaient sur les résultats acquis, sans souci d'améliorer leur classement ou d'augmenter leur avance. Ils partirent de Paris pour y revenir, comme on va à son bureau. Il fallait tenir, ils tinrent, mais ils ne luttaient que rarement La boucle colossale fut pour eux une promenade un peu rapide entre gens de bonne compagnie et du même pays. Qui aurait cru au Tour de France en touristes à l'époque des Petit-Breton, des Potier, des Faber, des Lapize et même des Thys de 1914 ?

A quoi peut tenir la différence existant entre aujourd'hui et jadis ? Pourquoi, avant la guerre, les coureurs disputèrent-ils la première place avec plus d'âpreté ? Croyez-vous qu'il n'y aurait pas eu plus d'animation si Henri Pelissier ne s'était pas soudain souvenu qu'il n'avait pas besoin de l'argent du Tour pour vivre, si le vaillant Christophe ne s'était pas ressenti des efforts de sa saison et si le tacticien Alavoine n'avait pas dû abandonner dès la première étape ? L'an dernier, l'épreuve n'avait pas été aussi passionnante que les précédentes, mais nous avions eu cependant de belles émotions avec le duel Barthélemy-Lucotti et nous avions éprouvé une certaine tristesse en apprenant l'infortune de Christophe.

Ce n'était cependant déjà plus la même tristesse qu'en 1914, lorsque Lucien Petit-Breton eut un accident de machine qui l'obligea à abandonner. Dans cette course, le regretté routier avait eu à lutter contre la coalition des coureurs de Peugeot. Seul contre tous, il avait réussi à s'assurer la seconde place avec 20 minutes de retard sur le vainqueur et il avait une chance de premier ordre de triompher peut-être. Durant tout le parcours, il avait subi un interminable calvaire : sans cesse, ses adversaires, usant de leur droit strict, cherchaient à l'écœurer. C'étaient démarrages sur démarrages. Petit-Breton, lâché, recollait chaque fois, subissant à lui seul le choc d'une dizaine de routiers attachés à sa perte.

Si, cette année, parmi les Belges du peloton de tête, s'étaient trouvés un ou deux Français, soyez assurés que la moyenne aurait été plus brillante, la lutte plus chaude, l'intérêt plus grand... et les arrivées moins en peloton !

Il faut bien le dire, le Tour de France de 1920 a cessé de passionner la foule depuis la moitié du parcours et si j'insiste sur ce point, c'est justement parce qu'il y va de l'avenir de cette épreuve qui peut et doit être émouvante du commencement jusqu'à la fin.

Souvenez-vous des couronnes de lauriers tressées en l'honneur des concurrents à la suite de l'étape Strasbourg-Metz, courue à l'allure moyenne de 26 kilomètres 550 à l'heure, pour les 300 kilomètres. Où les lauréats d'aujourd'hui se seraient-ils trouvés en marchant ainsi dans un tour de naguère ? Et cette arrivée disputée une fois de plus par 10 coureurs, dont un seconde classe ! Et ces ovations parce qu'enfin la France obtient les 3e et 4e places ! Pauvres de nous ! « *Quantum mutati...* »

LES CAUSES D'UNE INFÉRIORITÉ Quelle fut la tactique des leaders ? Il semble qu'elle puisse se résumer ainsi : éliminer les adversaires dangereux le plus vite possible, rester entre Belges, et, une fois un classement acquis, le conserver jusqu'à l'arrivée. Évidemment c'est la théorie du moindre effort. Elle fait honneur à l'esprit national de nos alliés, qui seraient extrêmement dangereux si le Tour de France se courait par équipes.

Maintenant, qu'il n'y a plus en somme qu'une marque concurrente, l'idée de lutte a disparu. Tous les champions et même les coureurs d'une classe inférieure montent les machines de la Sportive. Le gagnant est donc forcé d'être sur une Sportive... le dernier aussi ! La compétition est supprimée. Jadis le combat contre Peugeot, Alcyon, la Française, Automoto et autres maisons rendait passionnante de bout en bout la colossale épreuve. Il y avait les as et les comparses, ceux qui faisaient le jeu, tout en maintenant leur position, et ceux en

3. LOUIS HEUSGHEM
APRÈS SON ARRIVÉE A AIX

Dans la 3e étape, Louis Heusghem décramponnait ses adversaires et arrivait à Aix avec 8 minutes d'avance.

4. DORFEUILLE PASSE A SALON

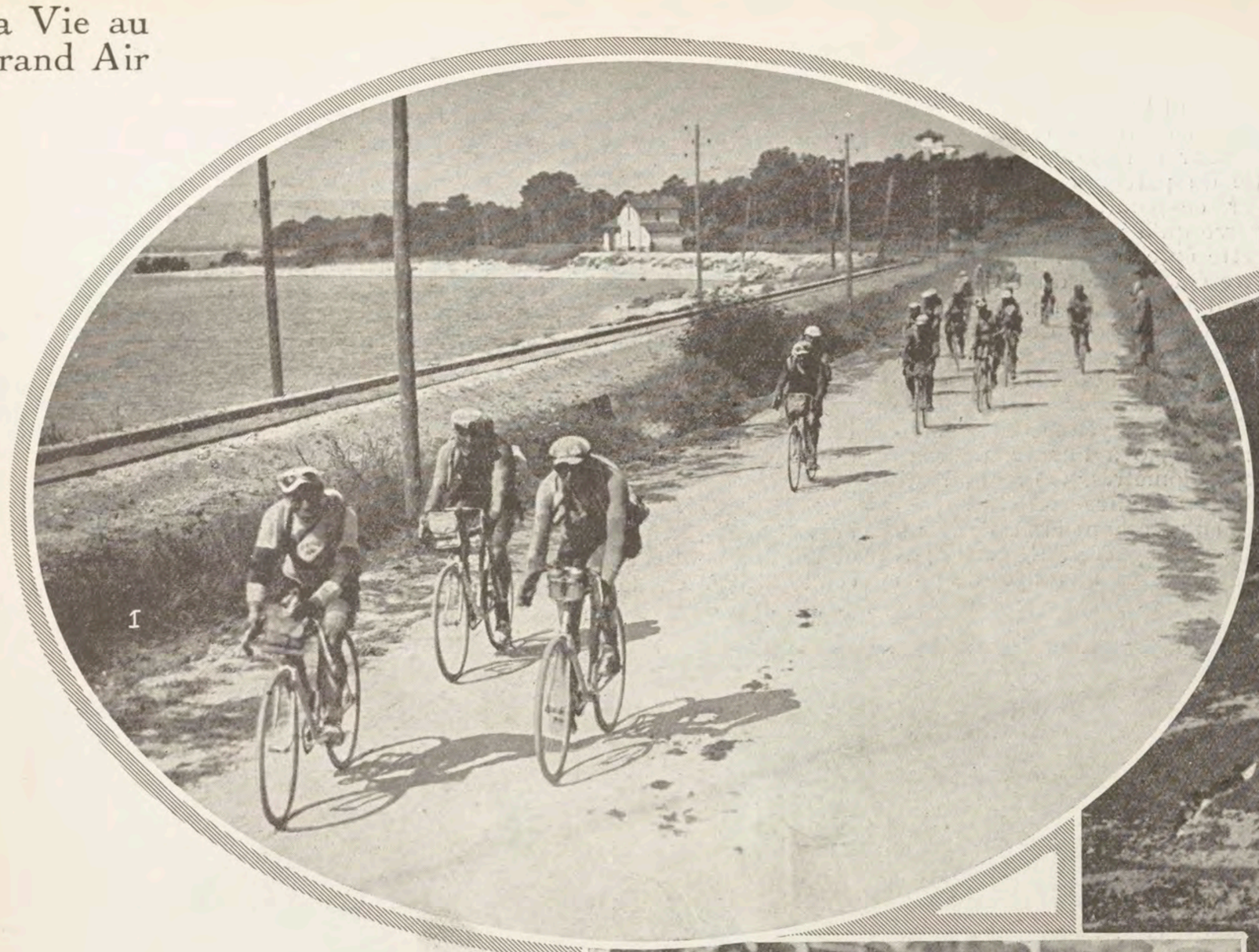
L'isolé Dorfeuille, qui devait terminer le Tour, se classait 6e des isolés dans la 8e étape.

7. LOUIS HEUSGHEM
PASSE SEUL A SALON

Dans la traversée de Salon, Louis Heusghem faussait compagnie à ses concurrents qui s'étaient arrêtés aux fontaines.

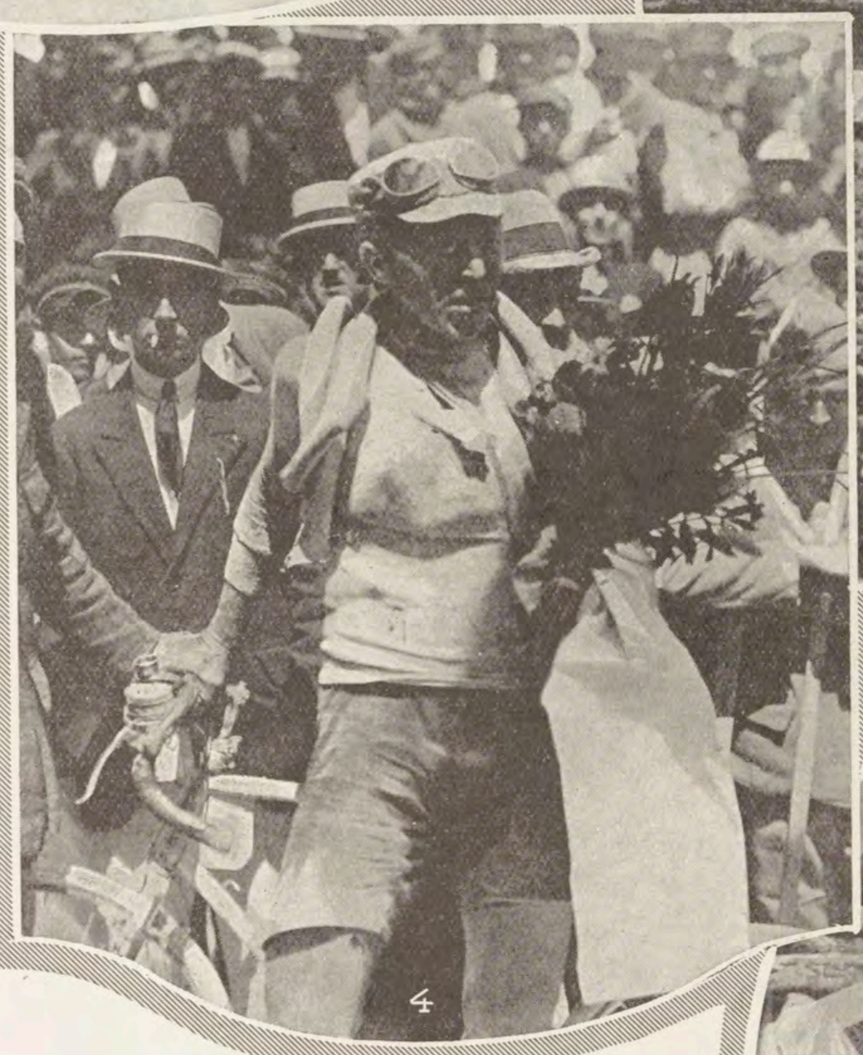
8. LES MALHEURS
DE BARTHÉLEMY

H. Barthélemy dont la course fut merveilleuse connut de multiples avatars. Aux environs de Guignes un motocycliste maladroit lui cassait sa roue avant.



1

2



4

5

1. A 20 A L'HEURE DANS LA BAIE DE SAINT-RAPHAEL

Le début de la 9e étape était on ne peut plus monotone, les côtes de la fin de l'étape désagrégeaient le peloton et Thys finissait seul à Nice devant Vandeale et Scieur.

2. LA MONTÉE DU COL D'ALLOS

La première étape alpine comprenait l'escalade du Col d'Allos. Les coureurs ne produisaient aucun effort et c'est à cinq qu'ils arrivaient au sommet.

4. LOUIS HEUSGHEM A AIX

Louis Heusghem gagnant de la 8e étape, devait terminer troisième du classement général.

5. THYS ET MOTTIAT

Philippe Thys gagnait la 9e étape et consolidait la place de premier du classement général qu'il détenait déjà depuis Le Havre.

qui étaient les espérances des constructeurs. Aujourd'hui, il n'est plus question de ces éléments qui créaient l'enthousiasme et faisaient que, pendant tout un mois, des millions de connaisseurs vibraient par le Tour de France.

Telle était d'ailleurs l'idée de notre confrère Henri Desgrange, mais, hélas! cette année, les coureurs en ont décidé autrement. Dans cette compétition où les Belges manifestaient une supériorité plutôt vexante pour nos couleurs, aucune révélation n'a été enregistrée. Sur le palmarès, bien des routiers doivent se sembler dépaysés. Quel plaisantin se serait permis, il y a six ans, de donner leur nom sur une liste de pronostics ! Je ne ferai pas de personnalité, ce serait cruel, mais avouez que ces lauréats d'aujourd'hui n'ont pas progressé en ces dernières années au point de faire figure de champion. Et le Tour de France ne doit pas être une épreuve de consolation réservée aux déshérités de l'époque où il y avait de grands coureurs.

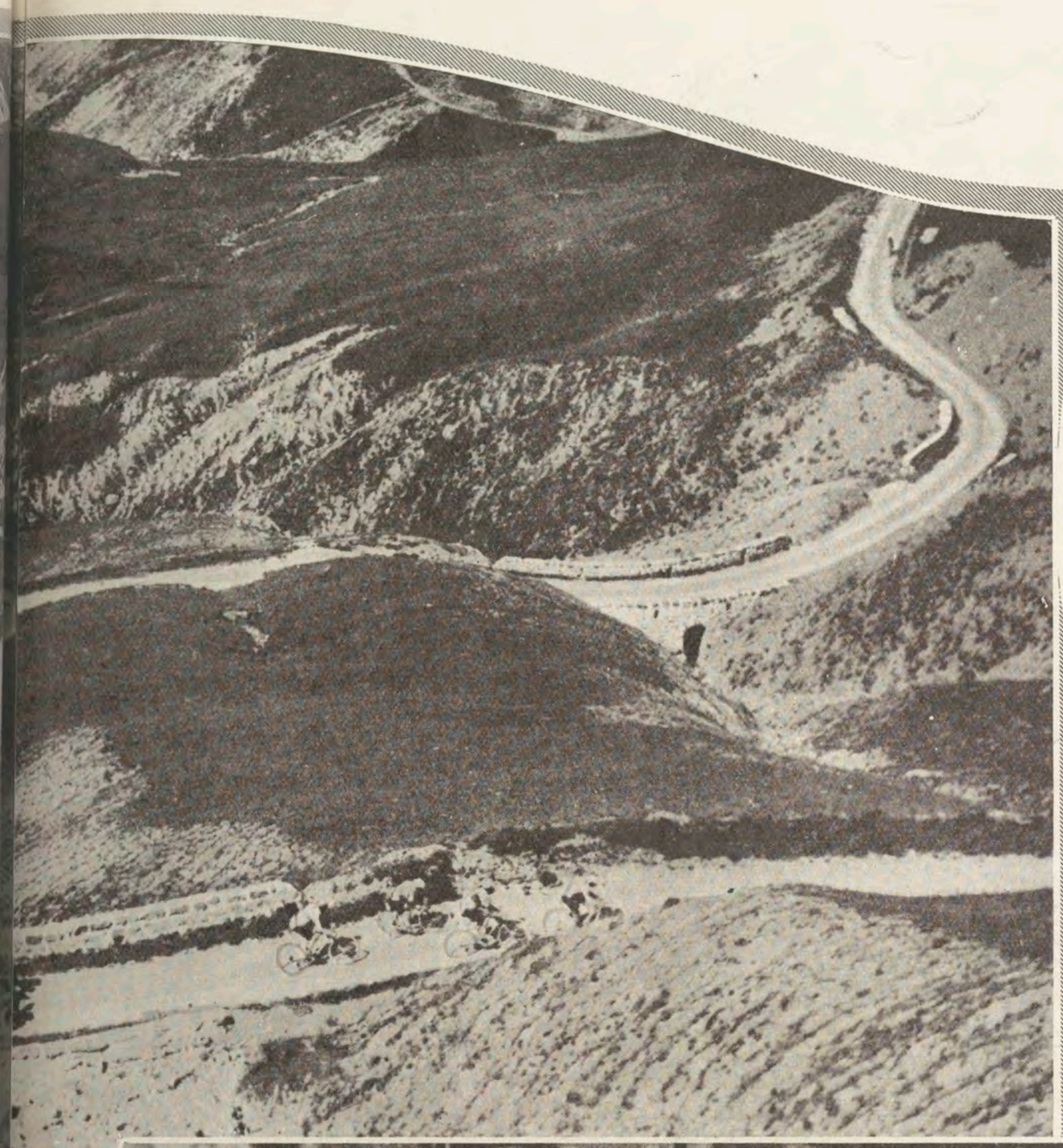
Pour vous prouver que je ne suis ni partial, ni pessimiste, nous allons jeter un coup d'œil rapide sur les diverses étapes de cette année.

GRANDEUR ET DÉCADENCE

1re *étape* : *Paris-Le Havre* (233 kilomètres). — Le 27 juin, partaient de Paris 113 concurrents. Chacun espérait être vainqueur. Au Havre, 16 d'entre eux se rendaient compte qu'ils avaient trop présumé de leur force. Parmi eux, les Italiens Belloni et Gremo dont on attendait beaucoup et qui ne tinrent pas leurs promesses : ils abandonnèrent, on ne sait pourquoi.

Cinq hommes se disputaient la victoire au sprint : Mottiat gagnait devant Rossius, Thys, Gœthals (Français), Masson.

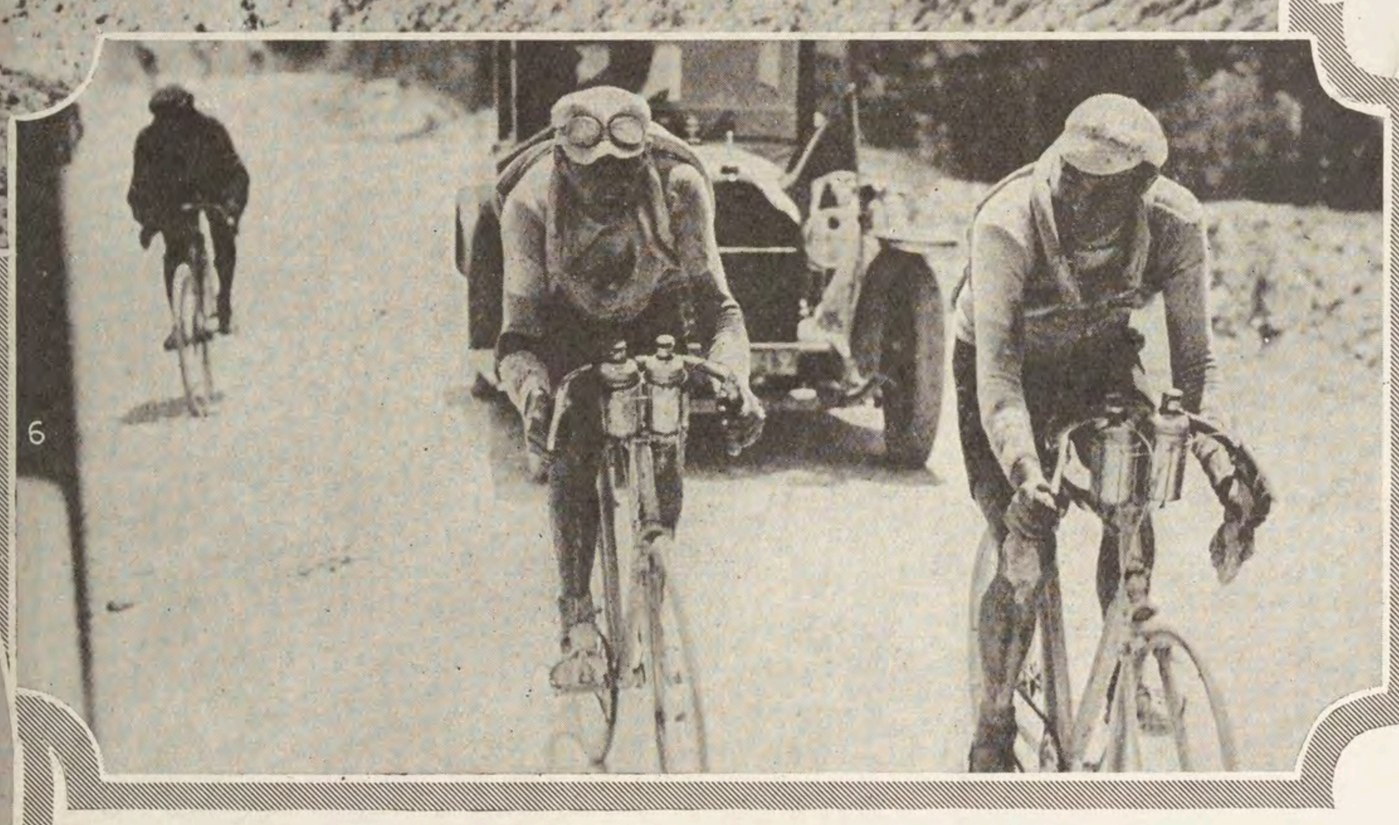
2e *étape : Le Havre-Cherbourg* (388 kilomètres). — Jean Alavoine, champion de France 1920, lâché par ses compagnons d'équipe, Belloni et Gremo, était obligé d'imiter leur exemple, se rendant compte qu'il ne pouvait entreprendre à lui tout seul la tâche de lutter contre tous. L'étape était d'une monotonie déconcertante : 30 coureurs arrivaient ensemble au but. Thys gagnait devant Mottiat, Gœthats (Français), Masson, Rossius, etc. H. Pélissier, victime d'une crevaison non loin de Cherbourg, avait deux minutes de retard. 13 abandons.



3

3. ROSSIUS

Jean Rossius, qui fut brillant dans certaines étapes, fut décevant dans d'autres; il finit septième dans la grande randonnée.



6

6. HECTOR HEUSGHEM ET LAMBOT EN HAUT DU COL BAYARD

Dans le col Bayard, H. Heusghem et Lambot lachaient leurs compagnons. Ceux-ci rejoignaient peu après et l'arrivée à Grenoble se disputait au sprint, dont H. Heusghem était le vainqueur.

3e *étape : Cherbourg-Brest* (364 kilomètres). — Enfin un effort ! Francis Pélissier, ayant eu un pneumatique éclaté, le peloton cherchait à le décoller définitivement. Celui qu'on voulut, prématurément, nous faire passer pour un second Faber, réussissait à reprendre contact, mais aussitôt il était distancé par un nouveau démarrage et abandonnait à Morlaix.

Son frère Henri voulait imiter son geste, Christophe, en retard, survenait et, avec un admirable esprit de confraternité, encourageait son rival à continuer. Il le décidait. Tous deux rejoignaient les leaders et... Pélissier gagnait ! L'arrivée s'était disputée entre 10 concurrents : un Français inscrivait son nom sur le palmarès des étapes, Masson était second et Christophe troisième.

Dans le classement général où figuraient jusqu'alors, *ex-æquo* pour la première place, Thys, Goethals, Masson, Rossius et Mottiat, ce dernier rétrogradait en perdant 1 heure 35. 17 abandons dont celui de Defraye, au courage relatif.

4e *étape : Brest-Les Sables-d'Olonne* (412 kilomètres). — Cette étape, comme les précédentes, prouva l'endurance et l'énergie du champion français Christophe. Le grand vainqueur des courses classiques de 1920 se ressentit de ses précédents efforts et eut à lutter surtout contre toutes les infortunes possibles : de Brest aux Sables, il fut victime d'une chute douloureuse, puis une de ses roues se brisa. Il eut cependant la force de rejoindre le peloton. Il restait 3e du classement dead-heat avec H. Heusghem. Leur retard était de 17 minutes sur les leaders qui étaient alors Thys et Masson. Rossius et Gœthals passaient 6e et 7e. Barthélemy, par suite de la rupture d'une roue, perdait 1 heure 35.

Sept hommes se disputaient la victoire qui revenait à Henri Pélissier, doué d'une qualité réelle, mais privé du cœur qui fait les champions. 19 abandons.

5e *étape : Les Sables d'Olonne-Bayonne* (482 kilomètres). — La plus longue étape du Tour de France. Lambot, vainqueur de l'épreuve en 1919, gagnait : le peloton comprenait 10 coureurs qui n'avaient pu prendre les uns sur les autres un avantage de plusieurs longueurs durant 482 kilomètres ; quelle perfection ! Thys et Masson restaient encore à la tête du palmarès. Christophe, de plus en plus atteint par le mauvais sort, les courbatures et la fatigue, tenait en recourant à toute sa volonté... Il perdait 7 minutes et Hector Heusghen restait seul 3e du classement.

Henri Pélissier abandonnait, affirmant qu'il n'avait pas besoin de tant de fatigues pour gagner sa vie. A vrai dire, il aurait pu s'en rendre compte avant le départ ! S'il avait toujours ainsi pensé, il n'aurait sans doute pas eu l'occasion de raisonner avec cette mentalité de récent riche. Il fut en 1920 ce qu'il fut en 1919. La Sportive ne lui donnera peut-être pas le moyen de recommencer ses coups de tête en 1921 ! 5 abandons.

6e *étape : Bayonne-Luchon* (326 kilomètres). — Miracle ! Le vainqueur de l'étape passe la ligne d'arrivée avec 2 minutes d'avance sur le second. C'est Lambot qui gagne à nouveau, précédant Thys, H. et L. Heusghen, Scieur, etc. Masson perd sa place de premier du classement qui reste à Thys, seul. Celui-ci précède le second, H. Heusghen, de 29 minutes. Lambot de 9e passe 4e, mais l'infortuné Christophe rétrograde de la 4e à la 9e place. Ce chassé-croisé franco-belge anéanti toutes nos espérances. 12 abandons.

1. LAMBOT TOUT SEUL DANS LE GALIBIER

2. AU SOMMET DU GALIBIER GÉANT

Après dix minutes d'ascension, Lambot avait laché tous ses concurrents. Les frères Heusghem, Thys et Scieur le rejoignaient dans la descente.

5. LE PASSAGE A NIVEAU DE BOURGUIGNON

L'enthousiasme fut grand sur tout le parcours de la 12e étape qui passait par Mulhouse, Colmar, pour finir à Strasbourg.

7e *étape : Luchon-Perpignan* (323 kilomètres). — Rossius triomphe de quatre adversaires. La Belgique ne prend pas les mêmes, mais recommence ! Christophe, souffrant d'un rhume persistant et de maux de rein qui le font cruellement souffrir, se décide à abandonner, la mort dans l'âme, après avoir donné les plus admirables preuves de courage que puisse fournir un véritable champion. Que son exemple soit imité, si possible ! Et dire que le jour de l'arrivée à Paris devait être la fête de Saint-Christophe. 4 abandons.

8e *étape : Perpignan-Aix* (330 kilomètres). — Hurrah ! hurrah ! Louis Heusghen arrive seul pour la première place. Il a même huit minutes d'avance sur ses suivants. Profitant de ce que ses adversaires, — mettons plutôt ses camarades, — descendaient pour se rafraîchir à la sortie de Salon, il continua son effort et ne fut plus rejoint, personne ne se souciant de sa disparition. 2 abandons. Sur les 113 partants du Tour, il ne reste plus que 27 rescapés.

9e *étape : Aix-Provence-Nice* (368 kilomètres). — L'étape est gagnée par Philippe Thys. Resté en tête, pendant la plus dure partie du parcours, avec Lambot, il eut la chance de voir celui-ci crever au bon moment. Il s'attribuait ainsi facilement la victoire et son rival terminait seulement 4e, derrière Vandaele et Scieur qui ne s'attendaient certainement pas à pareille manifestation de la fortune.

Mottiat lâchait pied, ainsi que Chassot, soit 2 abandons.

10e *étape : Nice-Grenoble* (333 kilomètres). — Six hommes pendant tout le parcours, six hommes à l'arrivée et Hector Heusghen était admis à l'honneur de gagner une étape. Le directeur de l'*Auto*, mécontent de la compréhension nouveau-style du Tour de France par les coureurs, les menaçait dans ses colonnes des foudres Uvéfistes. Le besoin s'en faisait sentir, mais le changement n'était pas très considérable. 1 abandon.

11e *étape : Grenoble-Gex* (362 kilomètres). — L'arrivée était disputée par quatre hommes : Scieur triomphait. C'est ce qu'on pourrait appeler la victoire par roulement ! L'homme qui s'imposait cependant à la suite des étapes de montagnes était Lambot : premier au sommet d'Aubisque, du Tourmalet, à Puymaurens, aux Cols de Braus, de Castillon, à Allos, au Galibier, aux Arravis, il faisait simplement regretter qu'il n'ait pas plus de tête au service d'aussi bonnes jambes. Mais si Barthélemy, phénomène d'endurance, accablé par la souffrance, avait joui de la liberté de ses mouvements, la lutte aurait peut-être été plus émouvante. Où sont les grimpeurs d'antan ? Pas d'abandon.

12e *étape : Gex-Strasbourg* (354 kilomètres). — Rien de spécial. Six hommes en peloton à l'arrivée, toujours les mêmes : 1er Thys, 2e Rossius, 3e Lambot, 4e et 5e H. et L. Heusghen, 6e Masson. D'aucuns avaient prévu pour cette étape la victoire de Masson, ce qui aurait été de la véritable camaraderie. On l'avait trop répété.

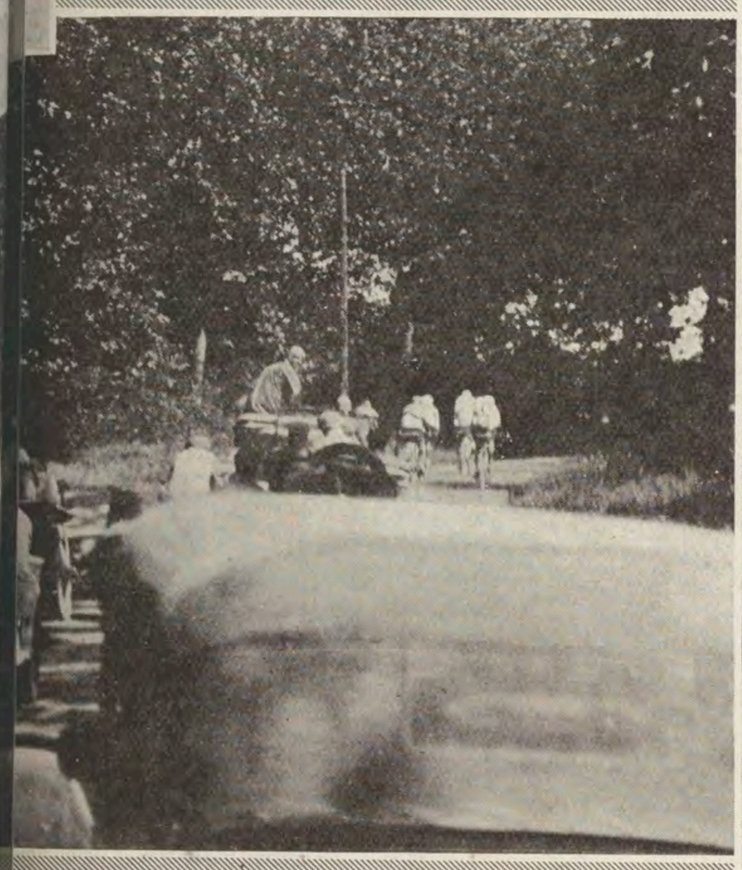
L'indiscrétion, ou plutôt la supposition, porta malheur à l'excellent coureur belge qui finit en queue du peloton. Pas d'abandon.

13e *étape : Strasbourg-Metz* (300 kilomètres). — Ce fut un émerveillement : la moyenne atteignit une allure de record (pour notre époque), soit 26 km. 550 ! Dix hommes terminaient ensemble. Thys les précédait. Notre amour-propre, mis à mal depuis quelque temps, recevait une fiche de consolation : Goethals était 3e, Barthélemy 4e et Amenc (2e classe) 10e. Pas d'abandon.

Au sujet des coureurs de seconde classe, reconnaissons qu'ils firent merveille et que souvent ils restèrent avec les leaders jusqu'à l'arrivée, ce qui n'est pas un mince exploit, même dans le lot de cette année. Le vainqueur de la catégorie fut au début Van Hecke qui abandonna à la seconde étape. Il fut remplacé par Fernand Sellier qui, malade, dut lâcher pied à la troisième étape. Camille Botte, 1er des isolés en 1914, hérita à son tour de la première place... et de l'abandon.

3. THYS 1er A STRASBOURG
Six hommes arrivaient ensemble au but de la 12e étape. Thys gagnait devant Rossius et Lambot.

4. LE PELOTON A FORBACH
Forbach traversé par les " Tours ", au cours de la 13e étape, avait pavoisé en l'honneur des routiers.



8. LE PASSAGE A MÉZIÈRES
Metz-Dunkerque, 14e étape du Tour, était l'occasion d'une belle victoire du Calaisien Goethals.

6-7. L'ÉTAPE TRIOMPHALE
La fin de la 15e étape était menée vivement. La foule, sur tout le parcours, évait venue applaudir les routiers. (6) Le vainqueur Thys à son arrivée au Parc des Princes. (7) Le peloton de tête dans la côte du Cœur-Volant.

Puis ce fut José Pelletier qui, à partir de la cinquième étape, fut le leader des déshérités. Sur 22 survivants, le classement comptait 11 coureurs soignés et 11 coureurs de seconde classe.

14e *étape : Metz-Dunkerque* (433 kilomètres). — On pourrait intituler cette étape : « La victoire de Goethals ou le charme du pays natal. » Il faut convenir que le passage dans la patrie d'un coureur donne des ailes à ce coureur. A l'arrivée à Nice, Ferrara se trouvait pour une fois dans le peloton de tête. Dans Perpignan-Aix, Cento fit de l'excellent travail. A Dunkerque, Goethals, enfant de Calais, arrive en tête ! Bravo ! Notre amour-propre national est moins flétri. Mais il serait à désirer que le prochain Tour de France fît passer les routiers dans toutes les villes où ils virent le jour. Peut-être alors, à défaut de la victoire du classement général qui resterait à la Belgique, bien entendu, aurions-nous au moins la satisfaction de ne voir aucune étape nous échapper. Oui, mais le groupe belge ne se méfierait-il pas davantage ?

Admirons, néanmoins, le succès du brave Goethals qui, après un début très remarquable, fut atteint par la malchance. Il se reprit vers la fin, ainsi que le courageux Barthélemy, sorti grandi de l'épreuve. Grâce à ces deux Français, notre défaite ne fut pas une déroute.

La moyenne horaire de Metz à Dunkerque fut seulement de 23 km. 316, mais il convient de rappeler que la route était particulièrement mauvaise. 8 hommes arrivaient ensemble : Goethals précédait Thys de 3 longueurs ; Rossius, Vandaele, Scieur, H. Heusghem, Barthélemy et Lambot suivaient. Le Belge Wynodan, 12e, était le premier deuxième classe. Il reprenait plus de 3 heures à Pelletier qui, malgré cet incident, conservait 6 h. 22 d'avance dans le classement général. Pas d'abandon.

15e *et dernière étape : Dunkerque-Paris* (340 kilomètres, soit 5.519 kilomètres au total). — On espérait la victoire de Barthélemy, le plus populaire des survivants avec Thys, mais ce fut Rossius qui gagna, devant un peloton où finissait dans l'ordre Thys, Hector Heusghem, Barthélemy, Masson, Dhers et Scieur.

J. Pelletier gagnait la catégorie des secondes classes. Voici le palmarès des deux catégories :

1re CLASSE : 1er, Thys, en 228 h. 36 m. 13 s. (moyenne horaire 24 km. 142) ; 2e, H. Heusghem, en 229 h. 33 m. 34 s. ; 3e, Lambot, en 230 h. 15 m. 46 s. ; 4e, Scieur, en 230 h. 21 m. 11 s. ; 5e, Masson, en 231 h. 33 m. 6 s. ; 6e, L. Heusghem, en 232 h. 17 m. ; 7e, Rossius, en 232 h. 26 m. 8 s. ; 8e, *Barthélemy*, en 234 h. 11 m. 32 s. ; 9e, *Goethals*, en 237 h. 59 m. 20 s. ; 10e, Vandaele, en 239 h. 21 m. 54 s. ; 11e, *Dhers*, en 239 h. 51 m. 22 s. (moyenne horaire, 23 km. 004).

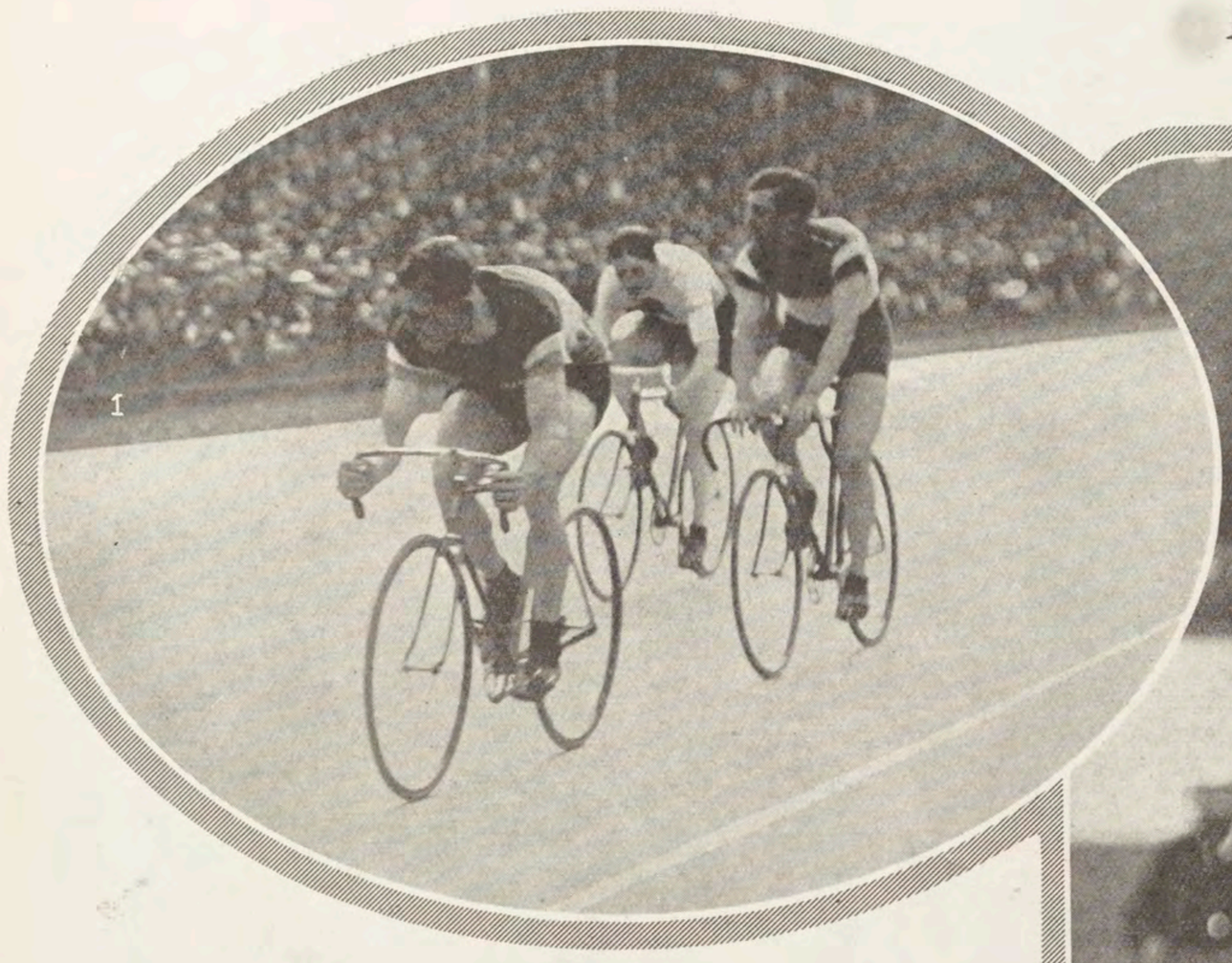
2e CLASSE : 1er, *Pelletier*, en 248 h. 40 m. 45 s. (moyenne horaire, 22 km. 188) ; 2e, Wynsdau, en 253 h. 50 m. 15 s. ; 3e, *Amenc*, en 262 h. 2 m. ; 4e, *Muller*, en 262 h. 25 m. 6 s. ; 5e, *Ferrara*, en 263 h. 8 m. 4 s. ; 6e, *Cecherelli*, en 277 h. 16 m. 48 s. ; 7e, *Matheron*, en 279 h. 47 m. 17 s. ; 8e, *Dorfeuille*, en 281 h. 46 m. 13 s. ; 9e, Hudsyn, en 284 h. 12 m. 25 s. ; 10e, *Coutte*, en 284 h. 33 m. 59 s. ; 11e, *Raboisson*, en 297 h. 36 m. 18 s. (moyenne horaire, 18 km. 540).

Les noms en italique sont ceux des Français, tous les autres lauréats sont belges.

Notons, enfin, que, parmi les derniers, il en est qui n'ont rien touché pour le formidable trajet, en dehors des primes quotidiennes généreusement accordées par l'*Auto*. Certes, on ne peut récompenser tout le monde. Mais songez que plus de 5.000 francs ont été versés aux coureurs qui abandonnèrent. Ne serait-il pas équitable de retenir les prix de ceux qui désertent la course ? La maladie, dûment constatée, l'accident seuls devraient être autorisés comme causes d'abandon, mais les coups de tête, le manque d'énergie méritent-ils salaire ?

JACQUES MORTANE.

LE GRAND PRIX DE



La finale des amateurs réunissait le champion de France Bellivier, l'anglais Ryan et le champion hollandais Peeters. Ce dernier menait l'enlevage devant Bellivier et Ryan. Aux 250 m. Ryan survenait à l'extérieur et le champion français se trouvait enfermé. Peeters continuait en tête et gagnait par une longueur et demie.

L'ARRIVÉE DE LA FINALE DES AMATEURS

La Victoire des Étrangers

Par H. Bert.

PENDANT que le Tour de France retenait l'attention des sportmen de France et de Belgique, les réunions du Grand Prix de Paris cycliste étaient suivies par le monde entier. Les trois journées, 4, 10 et 11 juillet, favorisées par un temps splendide, virent autour des balustrades de la Piste municipale de Vincennes une foule nombreuse et dont l'enthousiasme allait en augmentant à chaque réunion.

La recette totale dépassa 140.000 francs, ce qui bat tous les records pour les journées du Grand Prix.

Fondé en 1894, le grand meeting annuel qui se disputait pour la vingt-deuxième fois réunissait, cette année, un lot des plus relevés et, si nous avions eu le plaisir de voir quelques coureurs américains, c'était un véritable championnat du monde qui se serait couru à Vincennes.

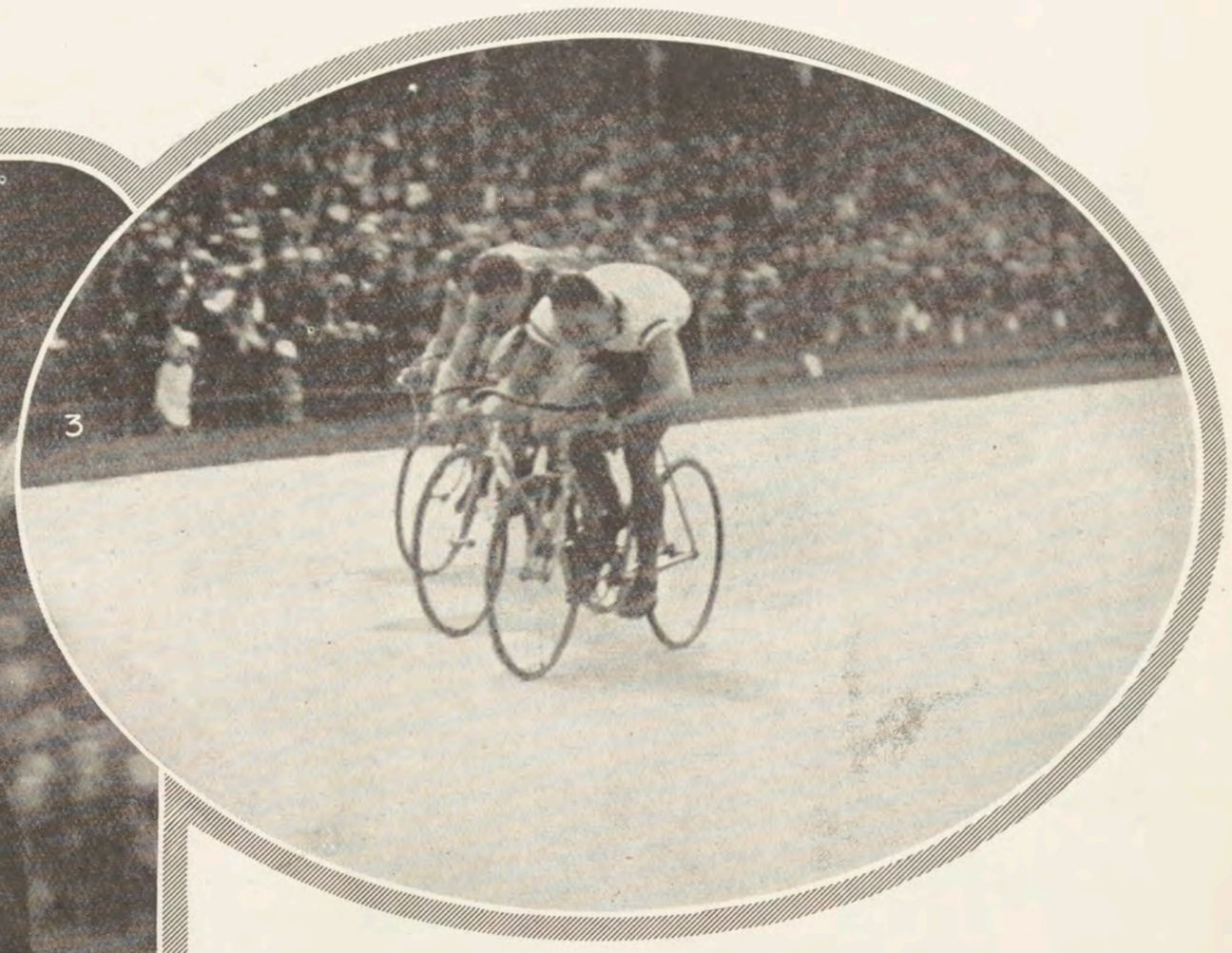
Le Grand Prix de Paris est le sommet de la saison. Tout ce qui le précède le prépare et l'annonce, tout ce qui vient après ne fait que le consacrer ou mieux le confirmer, il ne saurait diminuer la valeur du vainqueur, ni la faire oublier.

L'épreuve qui se dispute sur la piste très dure de Vincennes ne peut que revenir à un grand sprinter et l'homme qui inscrit son nom à côté de ceux des Banker, des Morin, des Bourillon, des Jacquelin, des Meyer, des Ellegard, des Kramer, des Friol et des Hourlier et tout ce que le monde de la pédale a fourni de vaillant, cet homme-là, n'aurait-il à son crédit que cette unique victoire — supposition absurde — restera toujours et malgré tout un des rois de la vitesse.

Le vingt-deuxième Grand Prix est venu confirmer la qualité d'un grand « as » : l'Australien Spears. C'est, avec la victoire qu'il vient de remporter, victoire dont il est des plus fiers, un des succès les plus glorieux à ajouter à son palmarès déjà si rempli.

Les noms des meilleurs étaient inscrits parmi les partants du Grand Prix. A côté de nos Dupuy, Sergent, Pouchois, Schilles figuraient les Australiens Spears ,Hans et Ernst Orth, les champions de Hollande, Leene, de Belgique, Van Bever, le Suisse Kaufmann, et l'Anglais Bailey, vainqueur du Grand Prix en 1913 et 1914.

PARIS CYCLISTE



Au coup de pistolet, Leene partait devant Dupuy, Spears et Schilles. A la cloche, Spears se dégageait de la troisième position et venait à la hauteur de Leene qui activait. Dupuy essayait de passer à la corde, mais en vain, Spears remontait Leene peu à peu et l'emportait par une roue. Schilles était troisième à une 1/2 longueur.

L'ARRIVÉE DE LA FINALE DES PROFESSIONNELS

Après des séries très chargées se disputèrent les demi-finales. Schilles enlevait la première devant Van Bever et Pouchois, les trois hommes finissant séparés par un quart de roue. La seconde demi-finale voyait la défaite de Bailey qui se faisait battre par Leene. La demi-finale de Spears était sans intérêt, l'Australien dominant aisément ses concurrents, il triomphait de Meurger et d'Otto. Dupuy gagnait la dernière demi-finale avant Hans Orth et Ellegard.

Et c'est la finale qui réunit Spears, Dupuy, Leene et Schilles.

Au coup de pistolet, Leene menait où il était bientôt remplacé par Spears. L'Australien abordait la ligne droite, partait en tête et franchissait la ligne d'arrivée avec une demi-roue sur Leene qui luttait courageusement jusqu'au bout. Schilles était troisième et Dupuy quatrième. Spears avait gagné et bien gagné. Il triomphait de la même façon qu'à chacune de ses autres victoires. On retrouve en lui, l'homme qui dose son effort sur son adversaire, l'athlète, maître de sa puissance et de sa vitesse, le vainqueur est de ceux dont on ne connaît pas encore les limites. Son allure souple, sa position allongée font penser à quelque grand levrier. Tacticien, il gagne ses épreuves non pas de loin, mais toujours de manière indiscutable et sans effort apparent.

Les trois autres finalistes furent à la hauteur de leur tâche mais durent s'incliner devant la valeur du champion des Antipodes. Leene démontra que dans ses bons jours il est redoutable pour tous. De nos représentants, bien peu à dire; Schilles comme toujours fut impressionné par l'importance de la rencontre. Il est celui qui est de toutes les finales sans jamais connaître l'heure du grand triomphe. Dupuy fit une grosse faute en se laissant enfermer mais il est certain que cela n'a influencé en aucun cas sur le classement du premier.

C'est la onzième fois que le .Grand Prix professionnel est remporté par un coureur étranger: nous voici donc à égalité de victoires. De quoi l'an prochain sera-t-il fait ?

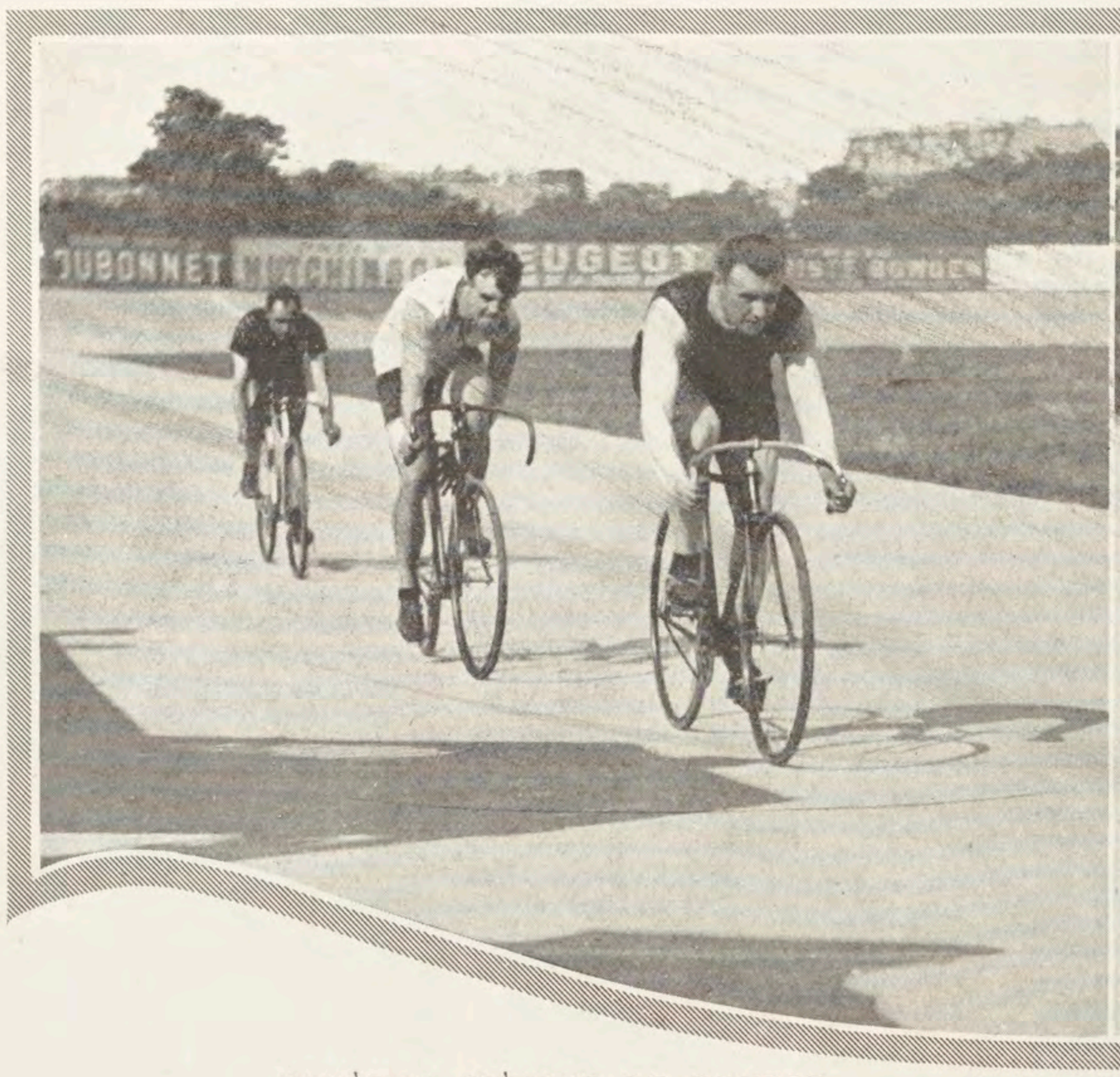
Le même jour se disputait la finale du Grand Prix de Paris amateurs.

Cette épreuve fut encore l'occasion d'une victoire étrangère.

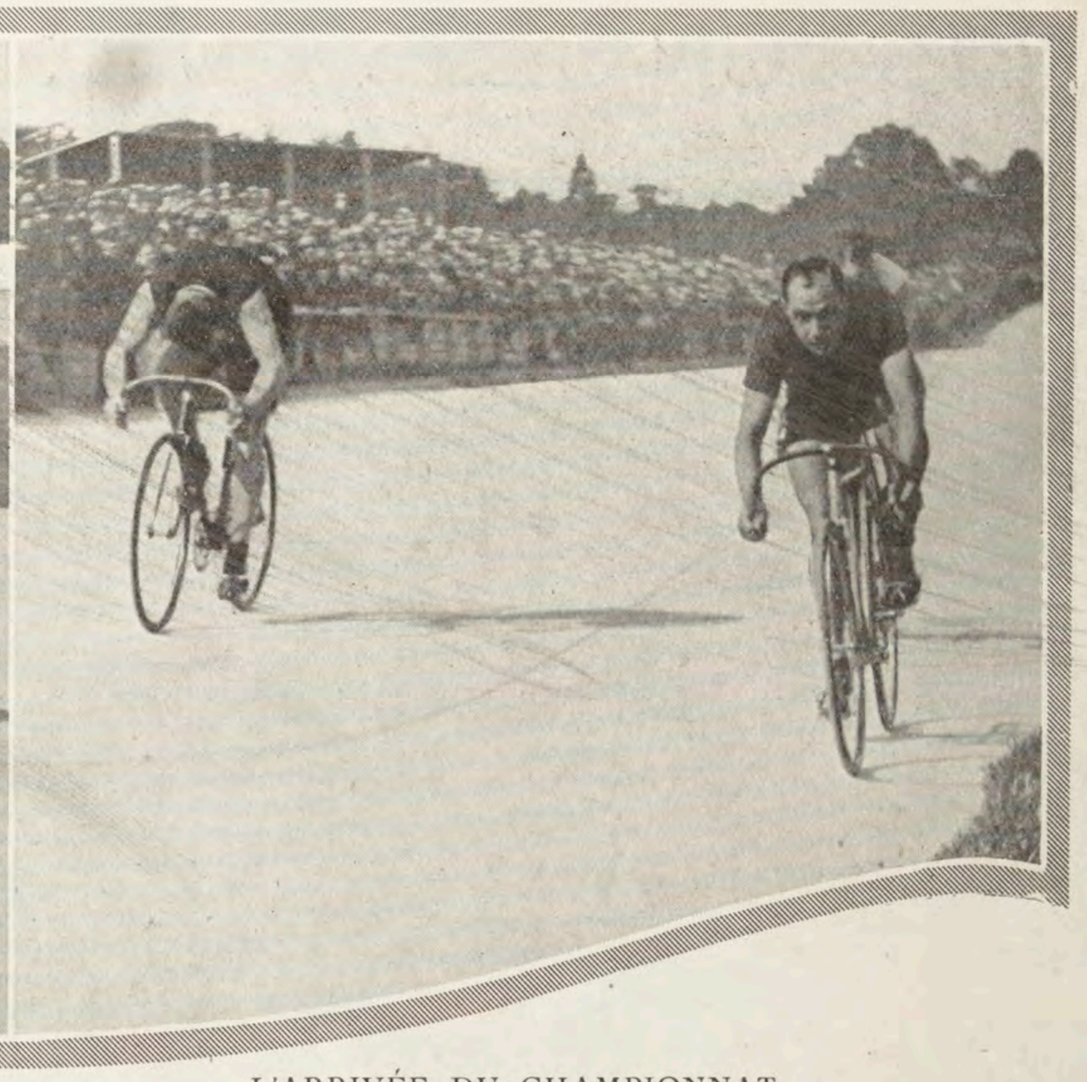
C'est l'officiel champion de Hollande, Peeters, qui triompha dans la finale où il rencontrait le champion français Bellivier et l'Anglais Ryan qui finissait dans cet ordre.

LA POIGNÉE DE MAINS DES DEUX VAINQUEURS

Le champion hollandais (à gauche) vainqueur du Grand Prix Amateurs, vient serrer la main de Spears après la victoire de celui-ci.



APRÈS 350 MÈTRES DE COURSE
Dupuy, Pouchois et Schilles, disputèrent la finale. Pouchois partait en tête et menait devant Schilles et Dupuy. Dans le dernier virage, les trois hommes montaient aux balustrades.



L'ARRIVÉE DU CHAMPIONNAT
Aux 250 mètres, Schilles partait franchement en tête. A l'entrée de la ligne droite, Dupuy attaquait Schilles qui faiblissait, Dupuy conservait nettement l'avantage, battant Pouchois d'une longueur.

CYCLISME

LE CHAMPIONNAT DE FRANCE DE VITESSE

Par H. Bert.

Le 19 juillet, huit jours après le Grand Prix de Paris couru à Vincennes, se disputait, au Parc des Princes, le championnat de France de vitesse. La grande foule, loin d'être saturée après les trois belles journées du Grand Prix, était revenue nombreuse et aussi enthousiaste qu'à Vincennes.

Ce championnat avait, chacun le sentait, quelque chose d'angoissant. Oui, en se rendant à Auteuil, les admirateurs du sport pur avaient eux un secret espoir. Cet espoir ? Un nom : Sergent. Sergent, le coureur aimé du public allait quitter son maillot tricolore et pourtant ses amis voulaient encore espérer. Tous se souvenaient de l'exploit du vainqueur de l'an dernier et l'homme qui possédait de telles qualités ne pouvait déchoir.

Il a fallu se rendre à l'évidence, et Sergent, encore très affaibli à la suite de son opération, a dû s'incliner devant ses adversaires.

Les neufs coureurs qualifiés à la suite des séries et des repêchages étaient les suivants : Sergent, Dupuy, Peyrode, Pouchois, Schilles, Louet, Lorain, Duclair, Waillez.

Des critiques s'élevèrent quant à la composition de la demi-finale de Dupuy, celui-ci étant opposé à Waillez et à Lorain, tandis que Sergent rencontrait Pouchois et Duclair, et Schilles se trouvait en présence de Louet et Peyrode. Le public voyait là une faveur des commissaires à l'égard de Dupuy qui était le favori de la compétition.

Que vous dire de cette opinion ? En tout état de cause le résultat aurait été le même. Ce que l'on sentait surtout, c'était le désir de beaucoup de voir Sergent figurer dans la finale, ce dernier étant battu dans sa série par Pouchois qui se trouvait dans un de ses meilleurs jours. Il est certain que si Sergent s'était trouvé en présence de Waillez et Lorain, le champion qui défendait son titre aurait été jusqu'à la finale, mais il était incapable de renouveler son exploit de l'an passé. Donc, le résultat était identique et au lieu de donner des chances à trois hommes il n'y en avait que deux qui auraient pu espérer triompher, Sergent n'existant en aucun cas.

Donc, après la victoire de Dupuy battant Waillez de trois quarts de longueur, Sergent s'alignait contre Pouchois et Duclair. Aux 250 mètres, Sergent plongeait à la corde mais était remonté par Pouchois, battant nettement le champion qui s'était relevé voyant ses efforts inutiles. Schilles triomphait de Louet malgré une bonne défense de jeune comingman.

La finale réunissait ainsi Dupuy, Schilles et Pouchois. Les deux premiers, déjà finalistes l'an dernier où ils se classaient respectivement second et troisième derrière Sergent, faisaient partie de la finale du Grand Prix de Paris, disputée le dimanche précédent. Pouchois menait toute la course. Dans le dernier virage, les trois hommes montaient aux balustrades.

Aux 250 mètres Schilles partait franchement en tête, Dupuy et Pouchois remontaient peu à peu l'« Impressionnable » qui faiblissait. Dupuy conservait la tête et coupait la ligne d'arrivée suivi par Pouchois à une longueur.

Marcel Dupuy est donc champion de France, la victoire est revenue au meilleur homme du moment. Le nouveau détenteur du maillot tricolore est celui qui travaillait avec le plus d'ardeur pour la possession de ce symbole qu'il saura faire triompher, il faut le souhaiter, à de très nombreuses occasions.

LE NOUVEAU CHAMPION
Dupuy succède à Sergent pour le titre de champion de France. Le voici mettant le maillot tricolore après sa victoire.

L'ENTRAINEMENT DU NAGEUR

LA SÉANCE DE NATATION. — LA PRÉPARATION D'UNE ÉPREUVE. — CONSEILS AUX DÉBUTANTS

Par Henry Decoin.

En général, le Français qui pratique le sport de la natation ne sait pas s'entraîner. L'entraînement a pour but de former l'individu pour lui rendre possible un effort ou une performance qui n'est pas naturelle. La préparation d'une épreuve demande des jours et des jours d'un entraînement régulier, méticuleux, rationnel.

On prépare une épreuve en travaillant :

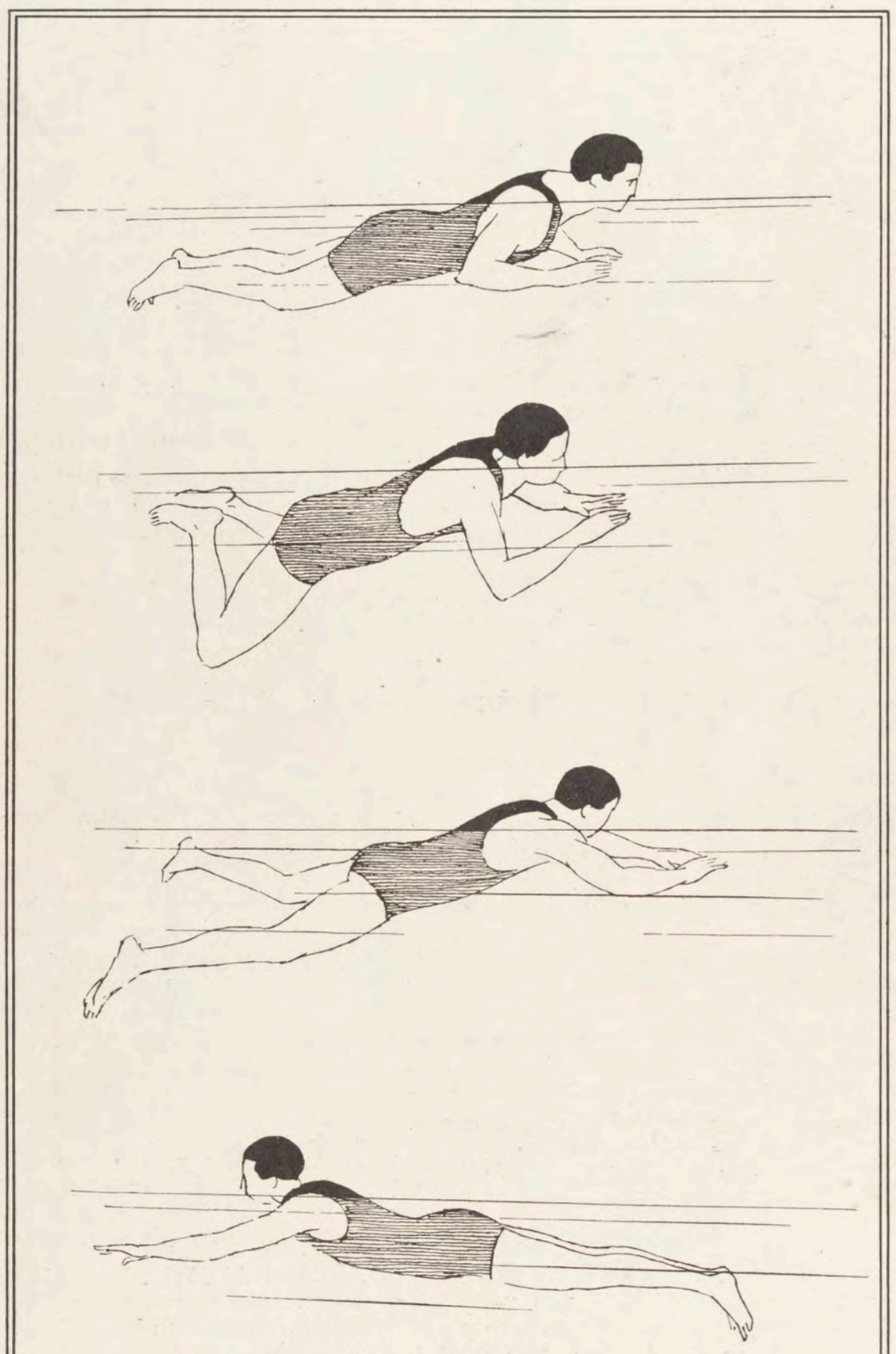
1° Le souffle ;
2° La souplesse ;
3° La vitesse ;
4° L'état physique.

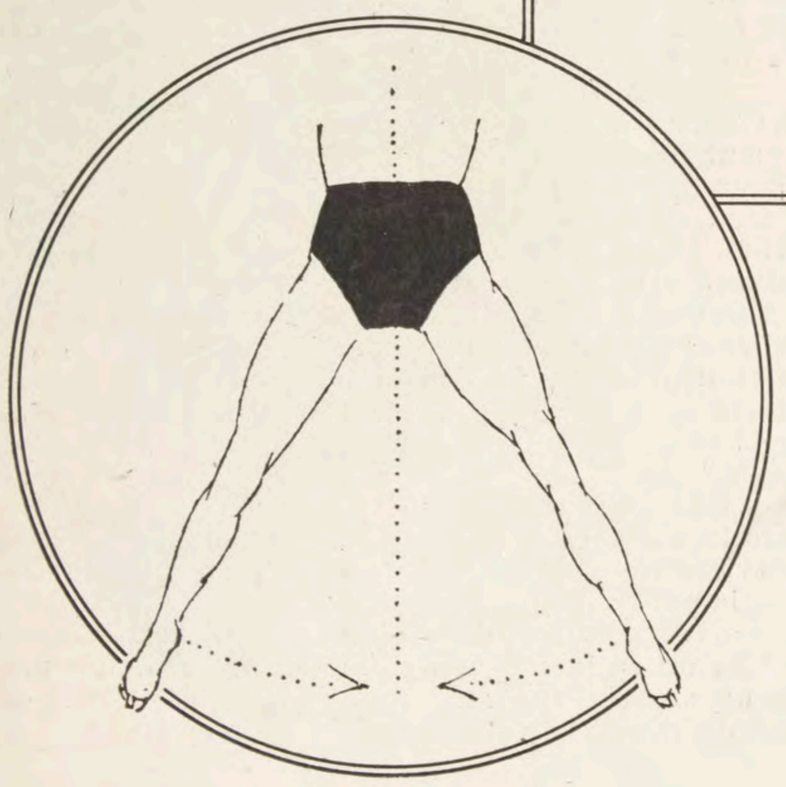
Le champion de natation, durant l'entraînement qu'il lui faudra suivre pour la préparation d'une épreuve, devra commencer par travailler son souffle. Pour ce faire, il s'entraînera sur des distances supérieures à celle qu'il prépare. Il débutera très doucement en nageant dans son style et en s'étudiant à respirer. Le nageur, tout comme le cycliste qui cherche sa position, doit chercher son souffle ou la position idéale qui lui permettra, sans se désunir, de respirer librement. Le travail du souffle ou de la respiration, pour le nageur, est l'entraînement le plus efficace, car tout le secret du rythme d'une nage, et partant de l'économie des forces, réside dans cette étude considérée par les champions étrangers comme la plus difficile à acquérir. Malheureusement, en France, où le champion est livré à lui-même, nous ne possédons pas d'entraîneurs compétents ! — la question de la respiration est une chose totalement inconnue ! Que ceux-là qui ont vu nager Nordman Ross lors des jeux interalliés se souviennent comment l'extraordinaire champion respirait ! A chaque virage, l'athlète prenait son temps pour aspirer à fond, puis repartait de sa nage souple et lente comme rythme, pour aspirer à nouveau tous les cinq ou six mètres. Duke Kahanamoku, le recordman du monde des 100 mètres, a tellement travaillé son souffle qu'il est arrivé à nager un 100 mètres en respirant seulement trois ou quatre fois. On comprendra facilement tout l'intérêt de la respiration quand l'on saura que dans le *crawl*, par exemple, l'homme qui respire se *désunit*, perd son *rythme* et que pour reprendre sa *coulée* il aura besoin d'une seconde au moins.

Le champion en travaillant son souffle s'ingéniera à nager en souplesse. Le sport de la natation demande énormément de souplesse. Pour nager, il ne faut pas se battre avec l'eau, la brutaliser ; il faut, au contraire, glisser sur sa surface en produisant le minimum *d'efforts apparents*.

La vitesse, en natation comme en tout autre sport, doit s'acquérir immédiatement. Quel que soit le sport que l'on pratique, il est recommandé de débuter par la vitesse. Pour nager vite, il ne s'agit pas de précipiter les mouvements. Vitesse n'a jamais voulu dire précipitation. Il faut, au contraire, après chaque brassée, se laisser glisser jusqu'au moment ou l'on s'aperçoit de la perte de vitesse et à ce moment-là seulement reprendre le mouvement.

Quant à l'état physique, le nageur doit se connaître soi-même pour s'apercevoir quand il est surentraîné. Le surentraînement est tout simplement un abus d'entraînement qui, immanquablement, amène le mauvais état physique. L'athlète qui ne se connaît pas parfaitement est à la merci des plus graves accidents. Aussitôt que l'on s'aperçoit d'une courbature, d'une lassitude générale, d'un manque d'appétit, d'une propension à l'ennui il ne faut pas hésiter à arrêter tout travail car ce sont-là quelques-uns des symptômes du surentraînement.

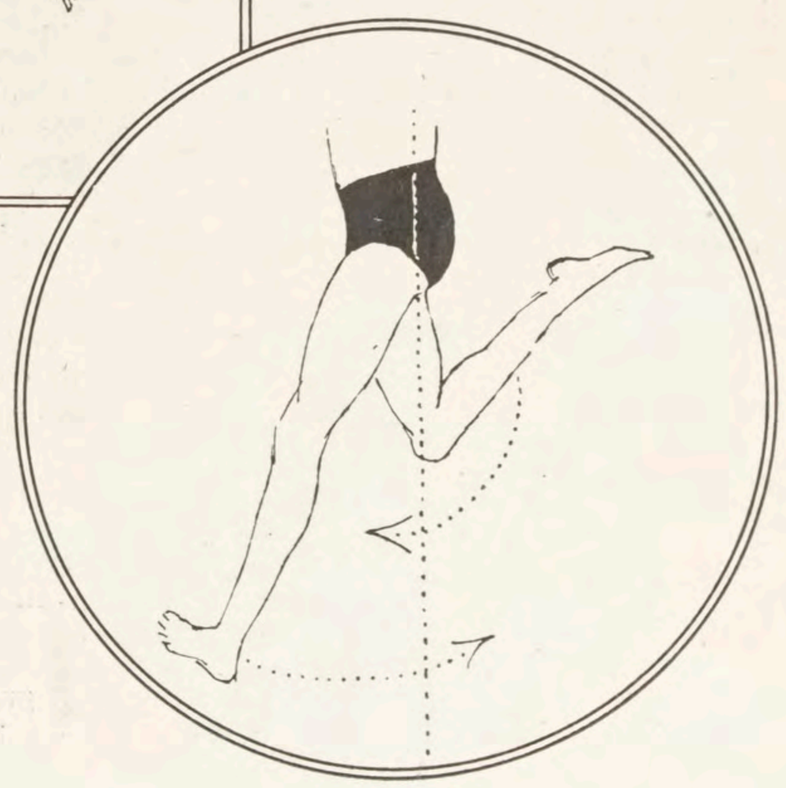


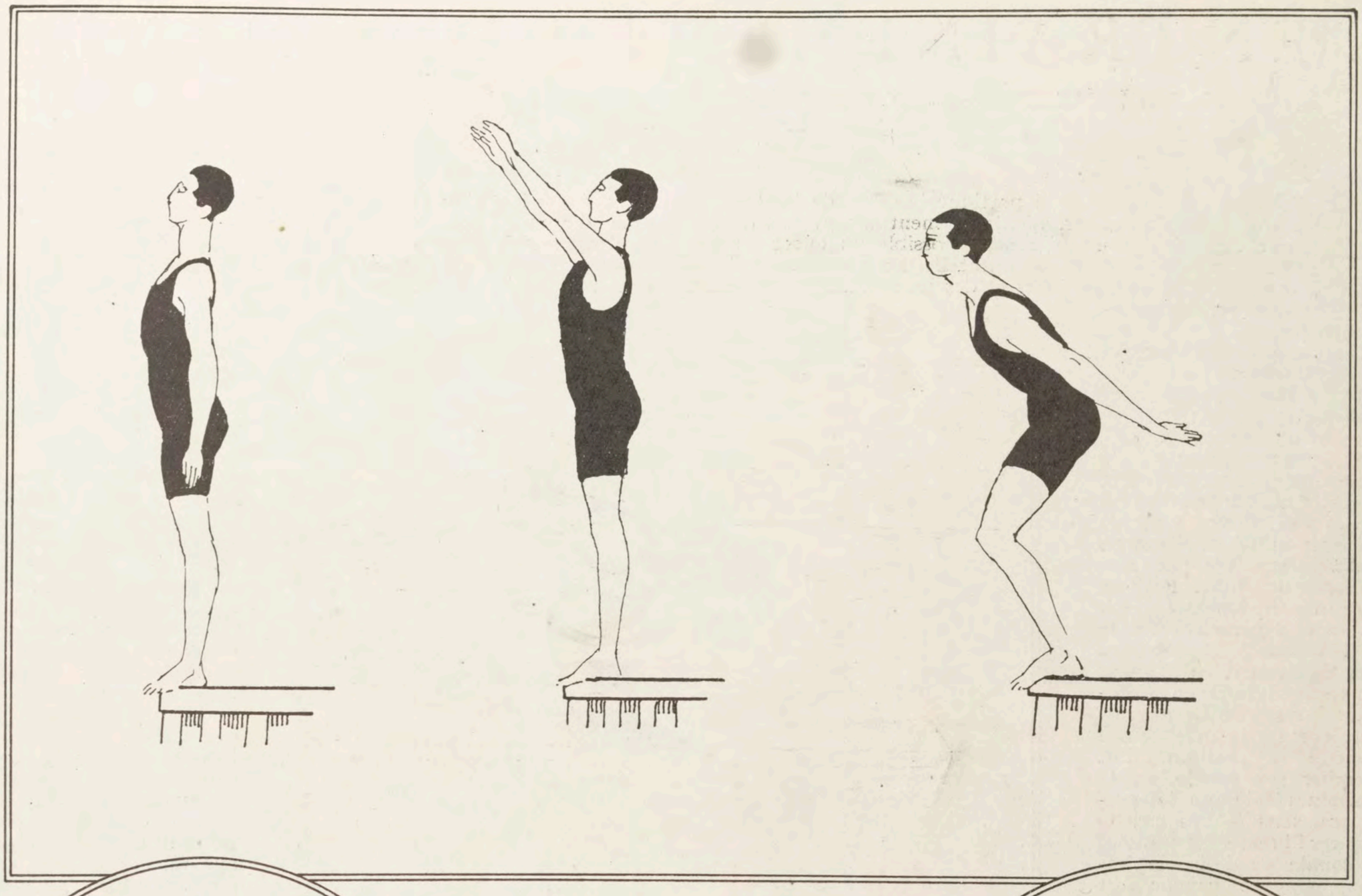


LES QUATRE TEMPS
DE LA BRASSE

LE PRINCIPE DE LA
PROPULSION

Les deux principales manières d'exécuter le mouvement de fermeture des membres inférieurs dit " coup de ciseaux ". — A gauche : Mouvement de fermeture latéral (brasse ordinaire sur le ventre) ; à droite : mouvement de fermeture d'avant en arrière (brasse indienne).





PLONGEON DROIT
CLASSIQUE

COMMENT IL FAUT
APPRENDRE A PLONGER

A gauche : le débutant se prépare.
A droite : les bras allongés, la tête doit emporter le reste du corps.

LA SÉANCE DE NATATION Le nageur français vient au bain, à l'entraînement, non pas pour travailler, mais pour s'amuser selon son bon plaisir. Le tableau de marche, l'emploi du temps d'un athlète à l'entraînement n'existe pas en France. On arrive au bain et immédiatement l'on se jette à l'eau pour nager à toute vitesse un 100, un 200, ou un 400 mètres. Les muscles, la machine humaine, au repos depuis peut-être 24 heures, est surprise de ce travail intensif et risque de se rompre. Voyez *claquage*. Que diriez-vous d'une automobile qui, à l'arrêt, se mettrait subitement à démarrer à 100 à l'heure ? Aucune pièce du moteur ne pourrait résister à semblable surprise. Il en est de même pour le corps humain qui peut être considéré comme une splendide et délicate machine de précision.

Avant tout travail, l'athlète qui prépare une épreuve doit aller à l'eau et nager 10 ou 20 mètres très doucement pour permettre à ses muscles et à ses organes intérieurs de *s'éveiller*. L'entraînement doit être pratiqué régulièrement et ne pas être coupé de trop longs arrêts. Il faut que l'athlète fasse le parcours que son tableau de marche lui commande de faire et qu'il sorte de l'eau pour n'y plus revenir. Chez nous, l'homme qui s'entraîne reste des heures entières dans l'établissement de bain et se met à l'eau quelques dizaines de fois durant la même séance. Grave faute, car en natation plus qu'en tout autre sport, les refroidissements et les brusques changements de température sont à craindre.

Donc, comme préparation, un entraînement gradué, et augmenté chaque fois, est préférable à tout autre, tant au point de vue de la forme qu'au point de vue santé.

CONSEILS AUX DÉBUTANTS A ceux-là que le sport de la natation attire, je recommanderai la prudence. Non pas qu'il y ait danger à pratiquer ce sport hygiénique, utilitaire et sain, mais parce qu'à tout débutant il faut une directive. Or, dans nos Clubs de Natation, les dirigeants ne s'intéressent qu'aux champions. On laisse le débutant, livré à lui-même, faire ce qu'il veut. C'est ainsi que de tout jeunes gens, encore en pleine croissance, s'attaquent résolument à des épreuves de fond qui peuvent être meurtrières pour des corps pas encore formés. Les épreuves de demi-fond et de fond devraient être régulièrement nagées par des hommes adultes. Il faut, et cela est nécessaire, que le débutant, — j'entends ici par débutant le nageur capable de nager un 100 mètres en 1 m. 50 s., — ne s'occupe que de vitesse. D'ailleurs, quoi de plus joli en sport que la vitesse. Le fond est l'apanage des médiocres, car de nager des heures et des heures sans arrêt n'a jamais rien prouvé, sauf que l'individu réalise une performance de ténacité, de patience et de lutte contre l'ennui et la monotomie et le froid. En France nous nous plaignons de notre manque de nageurs de vitesse. Depuis des années, le record français des 100 mètres, quoique s'étant fort amélioré, est encore loin des records étrangers, mondiaux et olympiques. Et cela provient de ce que nos nageurs préfèrent les distances moyennes à la pure vitesse.

Voilà pourquoi je dis au débutant de ne s'occuper qu'exclusivement de vitesse. Nager vite un 25 mètres, un 50 mètres est cent fois plus beau que de nager un 1.500 mètres monotone et lent. Nager vite est une véritable science ; nager longuement n'est qu'une question de volonté.

HENRY DECOIN.

LA TRAVERSÉE DE PARIS A LA NAGE

La première traversée de Paris à la nage de 1920 — car il y en a deux chaque année ! — a eu lieu par un splendide dimanche de juillet. Le soleil s'étant mis totalement de la fête, il y eut succès, succès au point de vue spectacle et succès aussi au point de vue sportif, *Georges Moebs*, l'organisateur, a prouvé que le succès d'une épreuve ne dépendait pas seulement des noms des engagés. Evidemment, il y eut de grosses abstentions, côté français surtout ! Nos amateurs sont par trop exigeants et comprennent l'*amateurisme* d'une façon très commerciale.

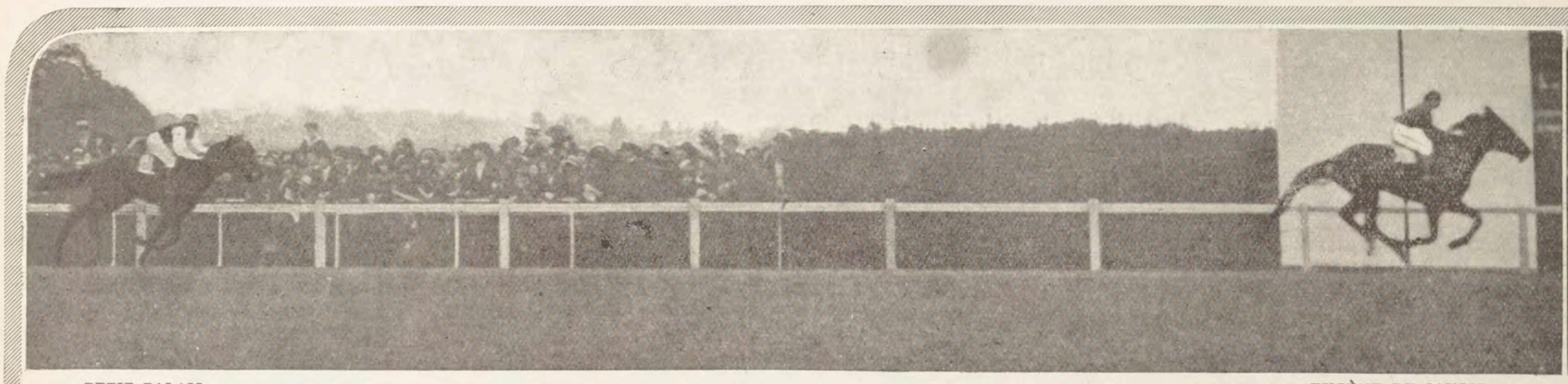
En l'absence du champion italien Baccigalupo, le lieutenant Duvanel remporta la première place devant... Mlle Suzanne Wurtz ! Il eût été intéressant de voir Duvanel, qui est en grands progrès, aux côtés de Baccigalupo sans allé jusqu'à dire que Duvanel eût gagné malgré la présence du redoutable Italien, l'on peut, sans être taxé de chauvinisme, dire qu'il y aurait eu lutte. Derrière le sociétaire de l'École de Joinville, Mlle Suzanne Wurtz a fourni une performance tout simplement splendide. Elle n'a été battue que de 200 mètres à peine et l'on pourra se rendre compte dans le classement officiel que son temps réel, handicap déduit, n'est inférieur qu'à celui des trois premiers nageurs masculin : *Duvanel*, *Wenckler* et *Capoulat*, l'excellent champion des P. T. T. Le temps de Mlle Wurtz bat donc celui de tous les autres concurrents. Et cela est bien fait pour démontrer tout l'intérêt du sport féminin en général et de la natation en particulier.

Par cette admirable performance, Mlle Suzanne Wurtz peut être considérée, sur les longues distances, comme l'une des meilleures nageuses du monde. Elle doit faire excellente figure aux Olympiades d'Anvers, où, sélectionnée par l'U. S. F. S. A., elle défendra vaillamment les couleurs françaises en natation.

H. Decoin.

LE DÉPART ET L'ARRIVÉE

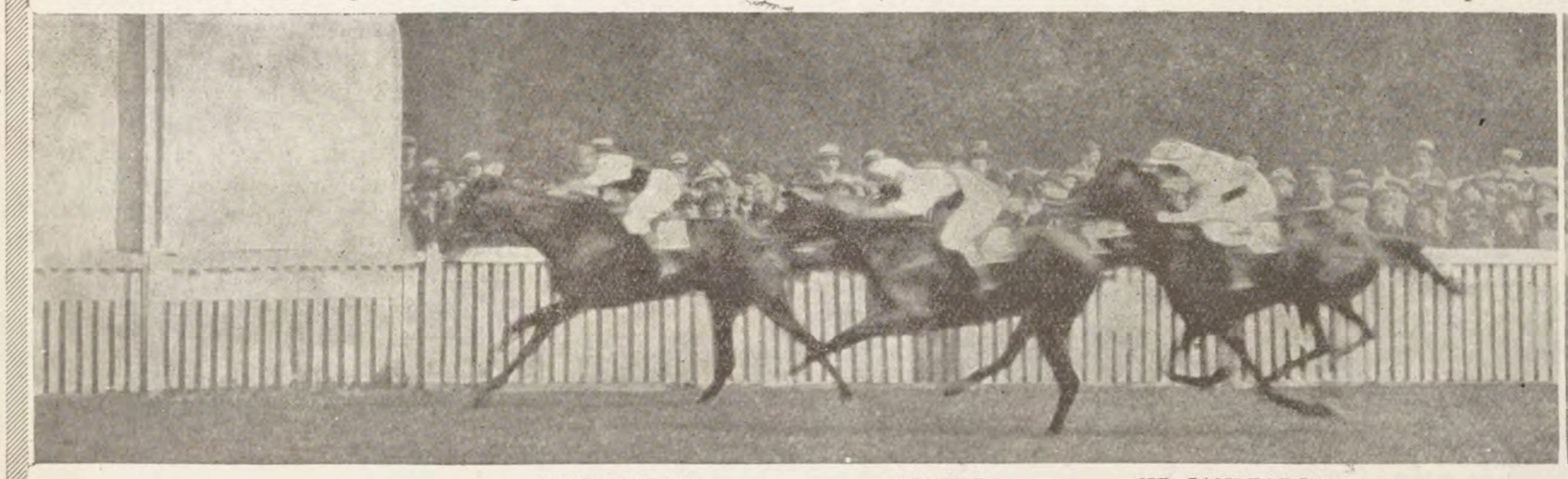
En haut. Le départ au pont National. — Au milieu, les dernières brassées du vainqueur. — A gauche, le vainqueur Duvanel à son arrivée. — A droite, Mlle Suzanne Wurtz.

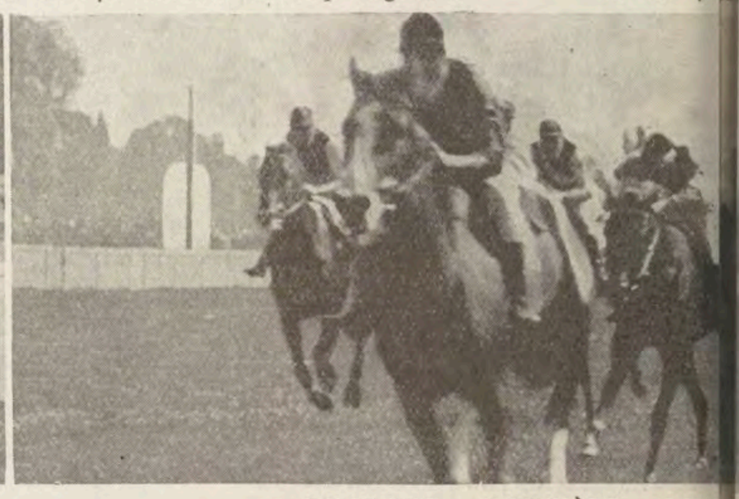


PETIT PALAIS — EUGÈNE DE SAVOIE

ARRIVÉE DU PRIX DU PRESIDENT DE LA RÉPUBLIQUE (125.000 fr., 2.500 m.), Saint-Cloud, 4 juillet. — Le Rapin s est élancé en tête devant Eugène de Savoie, Hollister, Viburnum, Petit Palais, Cri du Cœur et Sorgho. Puis, Cri du Cœur passait devant Eugène de Savoie, Viburnum, Hollister, Petit Palais, Le Rapin et Tchad ; Billycock et Zagreus derniers. A la Fouilleuse, Cri du Cœur fléchissait, et Eugéne de Savoie prenait résolument le commandement devant Petit Palais, Hollister, Cri du Cœur. Dans la ligne droite, Eugène de Savoie à M. J. Tissot (Prior), se détachait. Petit Palais se mettait à sa poursuite, mais succombait de cinq longueurs.

ARRIVÉ
Belle Hél
ligne d'arr
ci ne pa





PETIT PALAIS — PLEURS — CID CAMPEADOR

ARRIVEE DU PRIX EUGENE ADAM (100.000 fr., 2.000 m.), Maisons-Laffitte, 18 juillet. — Tic Tac entrait première dans la ligne droite devant Cri du Cœur, Petit Palais, Glorious et Zagreus. A l'intersection, Petit Palais et Pleurs survenaient au premier plan. Au poteau ordinaire Pleurs et Cid Campéador étaient détachés derrière Petit Palais, à M. H. Cottevieille (Sharpe), qui l'emportait très nettement avec une longueur sur Pleurs.

SOLDAT II — GUERRIÈRE — CHAR

ARRIVÉE DE L'OMNIUM DE DEUX ANS (50.0
au premier plan avec Charade et Maquette. La poulich
et finissait dans un excellent style, mais il ne pouvait in
de deux longueurs sur Charade, tandis qu'il se plaçait

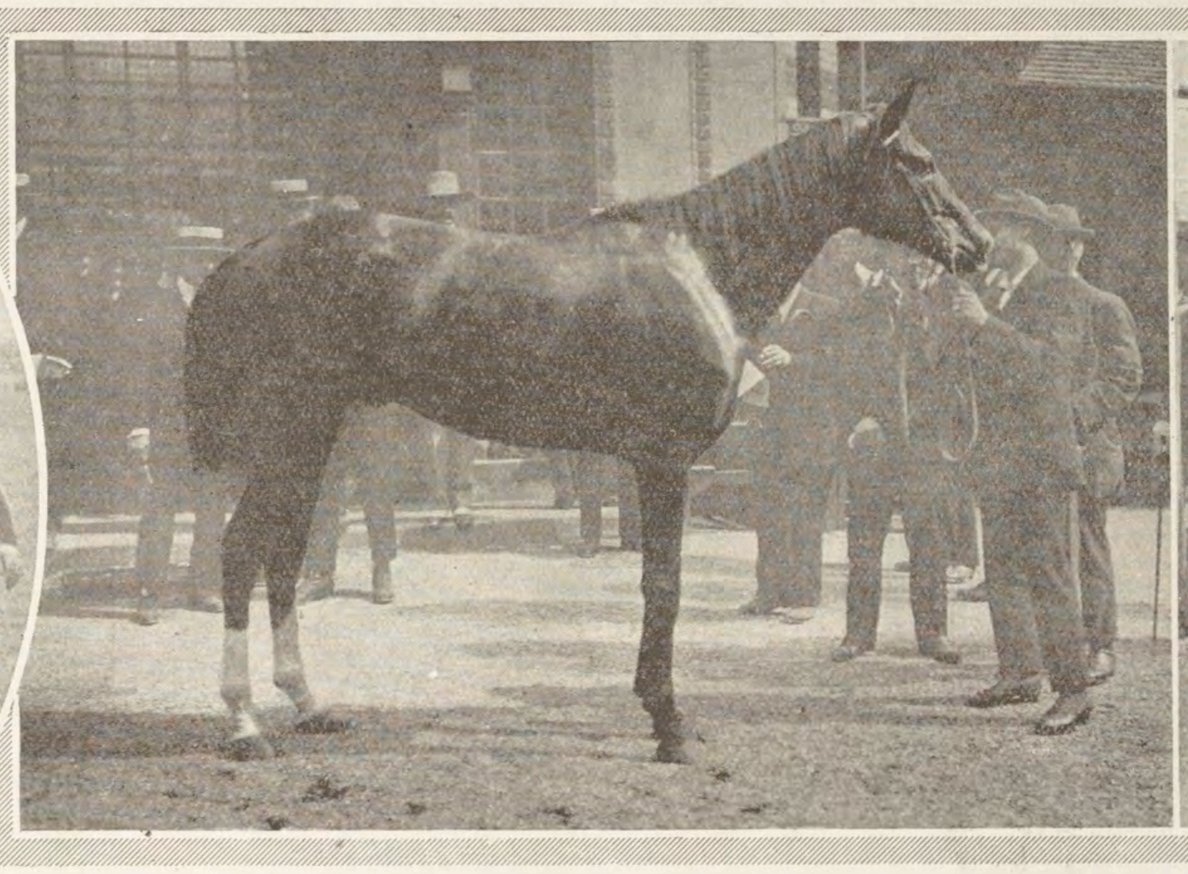
EUGÈNE de Savoie, vainqueur du Prix du Président de la République, aurait-il gagné le Grand Prix de Paris s'il s'y était trouvé inscrit ? Nous avons une course où, le jeudi avant le Grand Prix, il s'est rencontré avec Embry. On n'a pas assez remarqué comment le cheval de M. J. Tissot s'y était comporté en rendant dix livres à celui qui, trois jours plus tard, ne succombait que d'une tête contre Comrade.

Mais mon opinion est formelle au sujet de l'épreuve capitale de Saint-Cloud : aucun des chevaux du Grand Prix de Paris ne l'aurait battu dans le Prix du Président de la République.

Eugène de Savoie fut cueilli infirme d'un pied, pour un prix modique, chez son éleveur le Comte de Talhouet-Roy et sauvé par M. Tissot du sort malheureux qui attend tout estropié. Car l'enthousiasme était si grand, à la rentrée, qu'il ne pouvait, tenu en bride par M. Tissot, se frayer un passage. Rit bien qui rit le dernier. W. Ferrès, son entraîneur, et G. Prior, son jockey, ne sont pas ceux qui rient le moins

Les débuts des deux ans n'ont rien de sensationnel encore. On remarque dans le prix Sea Sick, à Saint-Cloud, Phusla un grand poulain alezan qui a une belle action et qui passe pour être actuellement le meilleur de l'écurie Vanderbilt. Le succès, au Tremblay, de son camarade de box Petsick, n'est pas pour diminuer l'importance de cette opinion pour l'avenir. A Maisons, Arbois a confirmé, dans le prix de Beauvais, sa belle course contre Veni Vici, au Bois, d'après laquelle il devait rendre facilement le poids pour âge à Sailly-Saillisel. Il est probable que Net, le second du prix Brûleur, se montrera meil-

EUGENE DE SAVOIE. — Eugène de Savoie, par Jacobi et Yolande, appartenant à M. J. Tissot (Prior), entraîné par Ferrès, gagnant du Prix du Président de la République, le 4 juillet.



DOLPHIN. — Dolphin, par Écouen et Djephté, né chez le vicomte d'Harcourt, appartenant à M. Eknayan (Garner), entraîné par Ch. Bartholomew, gagnant du Prix des Maréchaux.

L'ESCURIAL. — L'Escurial, pa
appartenant à M. Boussac, entra

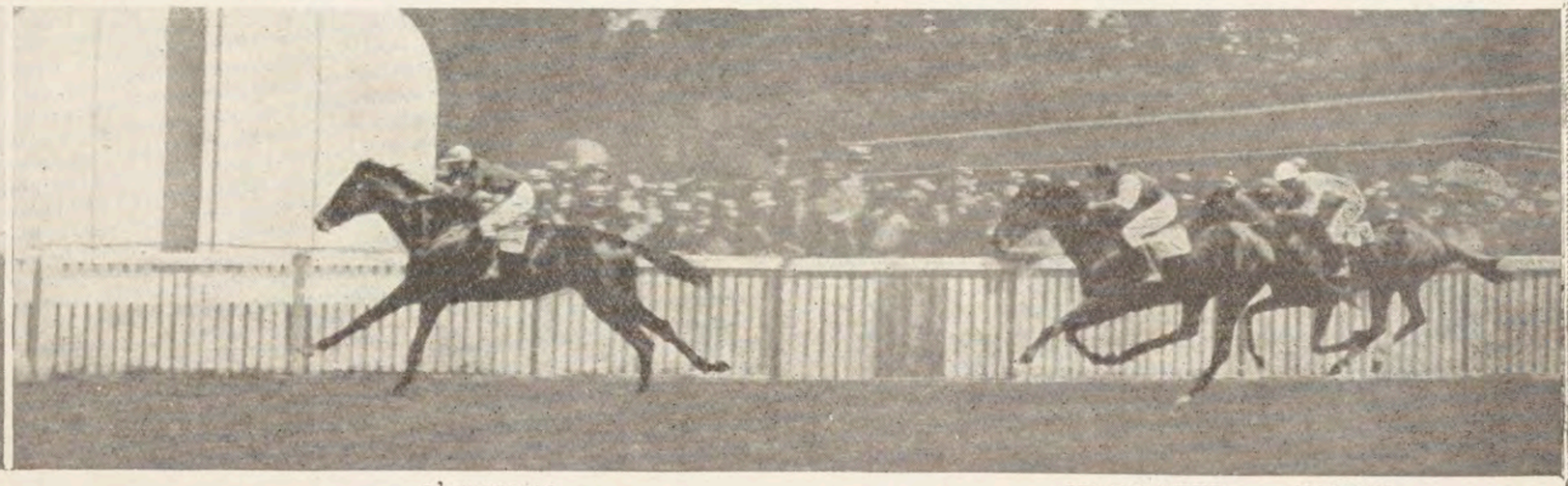
LES GRANDES ÉPREUVES

R BABY MA LOUTE ELSENEUR

AGUADO (Haies, 20.000 fr., 2.800 m.) Auteuil 11 juillet, — Le Crillon est parti devant Elseneur, Foggia III et La les tournants. Elseneur, War Baby et Ma Loute restaient seuls en présence. Elseneur dominait la situation dans la ute prenait l'avantage sur War Baby. Elseneur, au Duc Decazes (Parfrement), essayait d'attendre sa compagne mais celle- e rejoindre avant le poteau, ou il avait encore une encolure. War Baby se plaçait troisième.

ARRIVÉE DU PRIX DES MARÉCHAUX (50.000 fr., 3.100 m.), Saint-Cloud, 14 juillet. — A la Fouilleuse, Billycock commençait son rapproché et un peu plns loin, Dolphin se rapprochait à son tour. A la distance survenait Dolphin, à M. Eknayan (Garner), et celui-ci prenait l'avantage.

n.), Maisons-Laffitte, 28 juillet. — Guerrière II venait se de la situation. A la distance, Soldat II survenait rre II, à M. J.-D. Cohn (Milton Henry), qui l'emportait de longueur devant Maquette, Franz Hals et Ramier.



L'ESCURIAL CRI DU CŒUR MARRON

ARRIVÉE DU PRIX MONARQUE (20.000 fr., 1.700 m.), Maisons-Laffitte, 25 juillet. — Bold Boy s'est élancé en tête devant Marron, Cri du Cœur, Orvillers, L'Escurial et Fatal Beauty. Avant les tournants, Marron passait quatrième et Orvillers se plaçait second. Ce dernier se détachait, dans la ligne droite Marron survenait à sa gauche. Avant la distance, L'Escurial, à M. Boussac (Krieghstein), surgissait. A la fin, Cri du Cœur enlevait la place à Marron. Fatal Beauty était quatrième.

leur que Virage, qui l'a battu; le poulain de M. Macomber ayant beaucoup à profiter encore alors que son vainqueur portait des bandages de mauvais augure.

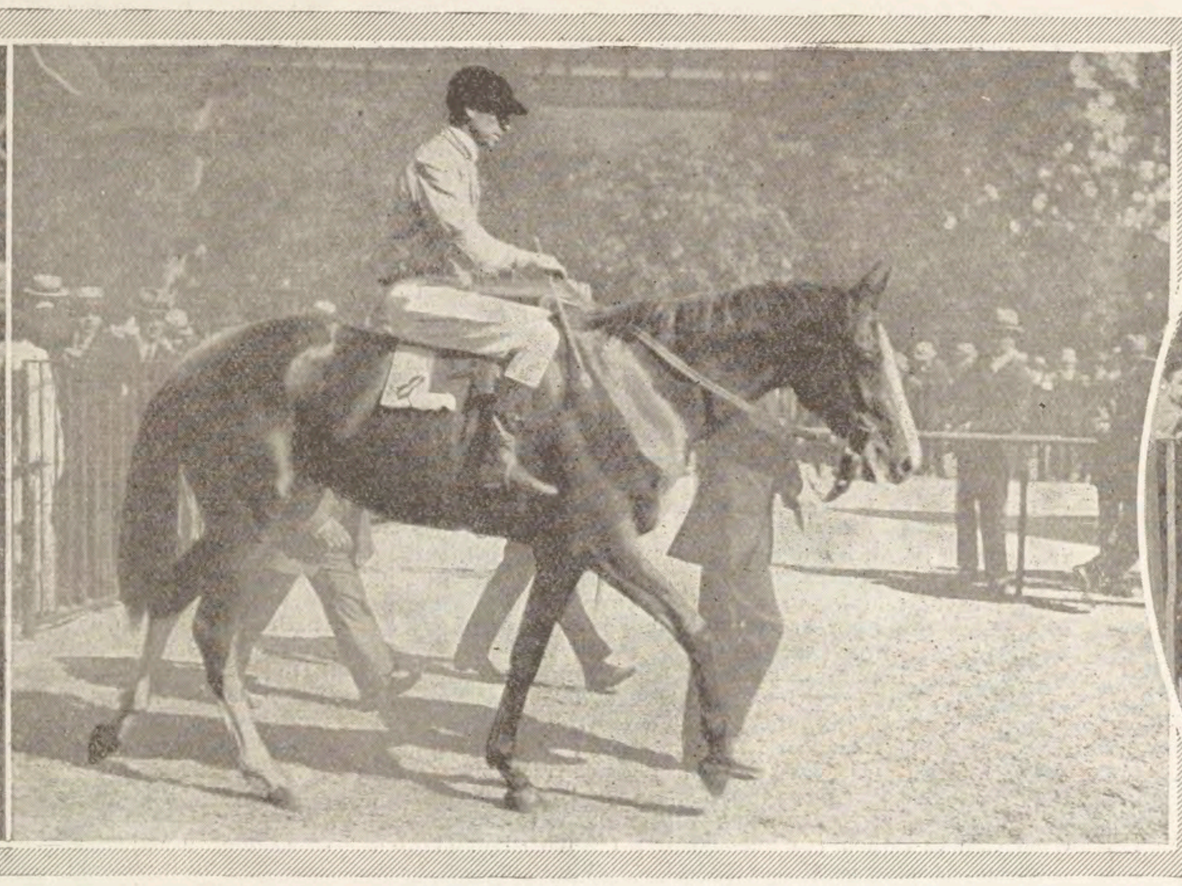
Une des grandes épreuves de Saint-Cloud, le prix des Maréchaux, a échappé à Juveigneur, qui en était le gagnant très désigné. Régulièrement, Juveigneur ne devait pas être battu par Dolphin à huit livres. Celui-ci a tout l'air d'avoir profité des incidents qui ont nui à Juveigneur et à son principal adversaire, Arbois, redoutable en raison des douze livres qu'il recevait.

Joe Childs s'endort sur Cid Campéador, dans le prix Eugène Adam, et vient quand la partie est finie et tel est son sommeil qu'il ne peut être que troisième derrière Pleurs. Comme état, Cid Campéador était splendide; il ne pouvait être plus plaisant. Etait-il un peu « heureux » ? Eugène paraissait assez allégé et triste. On a pu croire que Petit Palais avait un peu trop d'ouvrage. L'élève du comte Dauger a prouvé qu'il était bien ainsi.

La Société Sportive a donné le 25 juillet les deux dernières épreuves importantes de juillet, le prix Monarque qui est revenu à l'extrême outsider L'Escurial, un fils de Pilliwinkie, et l'Omnium de Deux Ans, se montant à 81.000 francs, que Guerrière II, par Verwood et Guerroyante, à M. J. D. Cohn, qui a battu facilement Charade et Soldat II Franz Hals, sur lequel on comptait, a mal couru, sans excuse apparente. Quant à L'Escurial, il avait fait de bons débuts à Saint-Cloud, mais avait causé des déceptions depuis. Il a été assez bon pour avoir raison de Cri du Cœur et du rogue Marron, ce qui n'est pas un exploit.

SAINT-GEORGES.

t Sixte, né chez le comte Dauger, Stern, gagnant du Prix Monarque.



GUERRIÈRE II. — Guerriére II, par Verwood et Guerroyante, née chez M. Ed. Blanc, à M. Cohn, (Milton Henry), entraîné par Demann, gagnante de l'Omnium de Deux Ans.

PETIT PALAIS. — Petit Palais, par Pilliwinkie et Palme d'Or, né chez le comte Dauger, appartenant à M. H. Cottevieille (Sharpe), gagnant du Prix Eugène Adam le 18 juillet à Maisons-Laffitte.

IPPIQUES DE JUILLET

AU FIL DU MOIS

31 juillet 1920.

ATHLÈTES, à vos muscles ! Le grand moment approche où vous aurez le précieux devoir de défendre les couleurs de la France dans la fameuse épreuve internationale : l'Olympiade. Tous nous mettons en vous nos espérances pour montrer au Monde que loin de nous avoir affaiblis, la guerre nous a donné conscience de notre valeur. Cette année, plusieurs d'entre vous peuvent prétendre aux places d'honneur. Ayez donc l'énergie de vous entraîner sérieusement, méthodiquement jusqu'au bout, de dédaigner les charmes du déplacement tant que vous aurez à lutter, de vous considérer en un mot comme des Bénédictins du sport. Songez que le moindre écart suffirait à vous priver du classement auquel vous avez droit : ce serait une sorte de désertion. Vous laisserez les délégués, les comitards, les pontifes — nombreux, hélas ! — vider la coupe des plaisirs, mais vous resterez sérieusement dans votre domaine qui doit être plutôt un couvent qu'un hôtel. Soyez certains que telle sera la conception des Américains, des Suédois, etc. Et si ce n'était pas celle des athlètes eux-mêmes, les managers seraient là pour se faire obéir.

Une victoire aux Jeux Olympiques est si importante pour soi-même et pour le pays qu'elle mérite quelques sacrifices. Représenter sa patrie là où sont réunis les plus grands champions du globe — à part, Dieu merci ! nos ennemis d'hier — est un honneur auquel aspirent tous les athlètes. Aussi s'étonne-t-on que certains, désignés déclarent forfait. Il est des circonstances où rien ne peut empêcher de rendre service à son drapeau. A la guerre, le poilu qui refusait de monter à l'assaut était fusillé, quelle que fût l'excuse invoquée. La guerre du muscle procure les mêmes droits et exige les mêmes devoirs. Pourquoi ne pas disqualifier à vie ceux qui possèdent une si curieuse mentalité de défaitiste sportif ?

Le succès des championnats de France d'athlétisme, disputés au Stade Pershing, a prouvé que les spectacles de courses à pied étaient susceptibles d'attirer et d'intéresser la foule. Jusqu'alors la publicité n'avait pas été suffisante. Il est vrai que maintenant nous possédons des Français champions d'Angleterre : ce titre indique au public que la valeur n'attend plus que le nombre des entrées ! Que les dirigeants organisent des rencontres internationales, Olympiades au petit pied, et la multitude se pressera dans ce cadre magnifique, héritage américain, qu'est la piste de Joinville.

Simple question : vous souvenez-vous de la souscription faite en l'honneur du grand Maurice Boyau à l'occasion de sa rosette ? Le glorieux héros mourut avant d'avoir reçu l'objet d'art pour lequel l'U. S. F. S. A. avait récolté plus de 20.000 francs. Serait-il indiscret de demander ce qu'est devenue cette somme ? Nous poserons ce point d'interrogation jusqu'à ce qu'une réponse, certainement satisfaisante, nous soit faite.

Autre question : un acte de reconnaissance vient d'être accompli, puisque le lieutenant Bizon-Verduraz s'est vu attribuer la croix d'officier de la Légion d'honneur pour ses onzes victoires. Parfait ! Mais pourquoi a-t-on oublié les as qui avaient totalisé plus de succès : les Sardier, Bourjade, Halgelen, etc., n'avaient-ils pas le droit d'être servis auparavant ? Nous pensons que cet oubli sera vite réparé, la justice étant une si belle chose.

La décision d'avoir une Fédération par sport, idée chère à notre confrère Frantz Reichel, un connaisseur, ne peut d'ailleurs qu'encourager les nouveaux organes à se donner complètement au sport qu'ils représentent, à songer au côté apostolique et à éviter les errements trop souvent enregistrés. L'incident des championnats de Paris où le Belge De Nys fut régulièrement engagé et admis, alors qu'on lui interdit le départ, doit donner à réfléchir à ceux qui ont sous leurs ordres des employés aussi fâcheusement distraits. Que De Nys ait commis une faute en courant, malgré l'interdiction, le fait n'est pas niable, mais les plus grands coupables n'étaient-ils pas les étourdis qui l'avaient admis ?

Les Fédérations par sport pourront également épurer leurs rangs des mercantis du muscle. Il faudrait pourtant bien savoir où commence l'amateurisme et où il finit. L'athlète, réclamant 500 francs pour participer à une réunion ou laissant faire sur son nom une publicité de mauvais aloi, sous prétexte qu'il s'exhibe au théâtre ou dans les music-halls, n'est-il pas plus professionnel que le malheureux qui, trois ou quatre fois par an, s'exténue dans des épreuves dont les prix ne dépassent pas 20 francs ? Un peu de salubrité ne messiérait pas, quelle que soit la valeur des intéressés. C'est à la tête qu'il faut frapper !

Enfin, la France a son premier Zeppelin. Il est aux mains de l'armée. Lorsque paraîtront ces lignes, il sera sans doute — si Dieu lui prête vie — à son embryon de hangar de Cuers. Nous ne voulons pas être pessimistes, mais nous demandons timidement combien de temps nous le conserverons intact. — J. M.

CALENDRIER

20 août — 30 septembre.

JEUX OLYMPIQUES D'ANVERS.

- 22 au 29 août. — GYMNASTIQUE : Stade.
- 22 au 29 août. — NATATION WATER-POLO : Stade nautique.
- 22 au 29 août. — TIR A L'ARC A LA PERCHE : Nouveau parc (Anvers).
- 24 au 27 août. — PENTATHLON MODERNE : Stade, tir, Stade nautique.
- 24 au 27 août. — LUTTE LIBRE : Salle de Fêtes (Zoologie).
- 27 au 29 août. — AVIRON : Canal maritime (Marly) Bruxelles.
- 28 au 31 août. — POIDS ET HALTÈRES : Stade.
- 29 août au 5 septembre. — FOOTBALL-ASSOCIATION : Stade.
- 30 août au 5 septembre. — FOOTBALL RUGBY : Stade.
- 1er au 5 septembre. — HOCKEY SUR GAZON : Stade.
- 6 au 12 septembre. — JEUX ÉQUESTRES : Stade.

RÉSULTATS TECHNIQUES

Hippisme.

- 21 au 29 août. — HIPPISME : Deauville, Concours Hippique.
- 21 août. — HIPPISME : Deauville, Prix Morny.
- 23 au 29 août. — TENNIS : Deauville, Tournoi International.
- 24 août. — HIPPISME : Deauville, Prix de la Plage-Fleurie.
- 25 août. — HIPPISME : Dieppe, Omnium de Dieppe.
- 25 août. — AVIRON : Sydney, Championnat du monde Barry-Felton.
- 6 août. — HIPPISME : Dieppe, Prix d'Amphitrite.
- 28 août. — HIPPISME : Dieppe, Grand Prix de la Ville de Dieppe, Criterium de Dieppe.
- 29 août. — AUTOMOBILE : Le Mans, Coupe des voiturettes.
- 5 septembre. — AUTOMOBILE : Sicile, Targa Florio.
- 17 septembre. — HIPPISME : Maisons-Laffitte, 29e Biennal.
- 20 septembre. — HIPPISME : Maisons-Laffitte, Handicap de la Tamise.

Athlétisme.

4 juillet. — Championnats de Paris. — Lancement du javelot : 1er Grany (O.), 42 m. 45. — Saut en longueur sans élan : 1er Proux (S. F.), 3 m. 08. — Lancement du poids : 1er Cruss (S. C. C. R.), 10 m. 58. — 100 mètres plat : 1er Lorrain (G.), 11s. ; 2e Mourlon (U. A. I.) ; 3e Seurin (S. F.). — 110 mètres haies : 1er Bernard (G.). — Saut en longueur avec élan : 1er Mercery (A. S. F.), 6 m. 41 ; 2e Rouelle (G.), 6 m. 30. — 5.000 mètres : 1er Gaston Heuet (M. C.), 15 m. 25 s. 3/5. — Lancement du disque : 1er Cross (S. C. C. R.), 34 m. 05. — 400 mètres : 1er Fery (A. S. F.), 50 s. 3/5 ; 2e Delvart (S. F.). — Saut à la perche : 1er Duthil (G.), et Girard (A. S. F.), 3 m. 20. — 800 mètres plat : 1er Brossard (G.), 2 m. 00 s. 1/5 ; 2e Gouilleux (A. S. F.). — Saut en hauteur sans élan : 1er Proux (S. F.), 1 m. 47. — 400 mètres haies : 1er Roux (S. C. F.), 59 s. 3/5. — 200 mètres plat : 1er Seurin (S. F.), 22 m. 4/5 2e Lorrain (C. A. S. G.). — 1.500 mètres : 1er Audinet (C. A. S. G.) 4 m. 13 s. 1/5 ; 2e Denis (R. C. F.) ; 3e Protais (S. F.). — Saut en hauteur avec élan : Labat, Guilloux Lowden (S. F.), 1 m. 65. — 10 kilomètres : 1er Vignaud (R. C. F.), 32 m. 40 s. — 1.600 mètres relais (4 + 400) : 1er A. S. F. (Fery, Mercery, Barbey, Renard), 3 m. 30 s. ; 2e C. A. S. G. ; 3e R. C. F. ; 4e Stade.

17, 18 juillet. — Stade Pershing. Championnats de France. — 100 mètres : 1er Ali Khan (Cannes) ; 2e Mourlon (U. A. I. Paris) ; 3e Tirard (Générale Paris), 11s. — 200 mètres : 1er Seurin (S. F. Paris) ; 2e Lorrain (S. F. Paris) ; 3e Tirard (Générale Paris), 22 s. 1/5. Ce temps bat le record de France de Gauthier, de 2/5. — 400 mètres : 1er Fery (A. S. F. Paris) ; 2e Delvart (S. F. Paris) ; 3e Guichard (Forminy), 50 s. — 800 mètres : 1er Esparbès (S. C. U. F., Paris) ; 2e Gouilleux (A. S. F. Paris) ; 3e Brossard (Générale Paris), 1 m. 59 s. 3/5. — 1.500 mètres : 1er Burtin (M. C. Paris) ; 2e Audinet (Générale Paris) ; 3e Protais (S. F. Paris), 4 m. 3 s. 4/5. Record de France. — 5.000 mètres : 1er Guillemot (Générale Paris) en 15 m. 9 s. 2/5 ; 2e Duquesne (Rouen), 16 m. 3 s. 4/5 ; 3e Lauvaux (Châlons), à 10 mètres. — Course de Marathon (30 kilomètres) : 1er Ichard (de Cette), 1 h. 44 m. 53 s. ; 2e Teyssedou (M. C. Paris), 1 h. 49 m. 06 ; 3e Trichard (Générale Paris), 1 h. 50 m. 34 s. 1/4. — 110 mètres haies : 1er G. André (Racing-Paris) ; 2e Bernard (Générale Paris) ; 3e Orfidan (Oyonnax), 16 s. 1/5. Les deux premiers, ayant renversé trois haies, sont distancés et, par suite, Orfidan devient premier et est proclamé champion de France. — 400 mètres haies : 1er G. André (R. C. F. Paris) ; 2e Jarrety (Générale Paris) ; 3e Lucas (Nantes), 57 s., égale le record de France. — Saut en hauteur sans élan : 1er Géo André (Racing Paris), 1 m. 52 ; 2e Proux, 1 m. 50 ; 3e Guilloux et Moitessier (Marseille), 1 m. 48. — Saut en hauteur avec élan : 1er Lowden (S. F. Paris), 1 m. 84 ; 2e G. André (R. C. F. Paris), 1 m. 82 ; 3e Rouelle (Générale Paris) et R. Labat (S. F. Paris), 1m.75. — Saut à la perche : 1er Lagarde (Bordeaux), 3 m. 60 ; 2e Franquenelle (Oly. Paris), 3 m. 50 ; 3e Duthil (Générale Paris), 3 m. 30. — Saut en longueur sans élan : 1er Etcheverry (Bordeaux), 3 m. 16 ; 2e Proux, 3 m. 09 ; 3e Durier, 3 m. 065. — Saut en longueur avec élan. — 1er Coulon (Clermont-Ferrand), 6 m. 72 ; 2e Courtin (Rennes), 6 m. 58 ; 3e Orfidan (Oyonnax), 6 m. 59. — Lancement du poids (7 kil. 250). 1er Paoli (S. F. Paris), 12 m. 86 ; 2e Tison (Paris), 12 m. 05 ; 3e Dezolmes, 11 m. 69. — Lancement du disque : 1er Tison (P. U. C. Paris), 39 m. 68 ; 2e Paoli (S. F. Paris), 37 m. 94. — Lancement du javelot : 1er Grany (Oly. Paris), 47 m. 685 ; 2e Picart, 45 m. 30 ; 3e Noulet, 44 mètres.

Tennis.

Wimbledon. — Championnats du monde sur herbe. — Simple Messieurs : Tilden (Amérique) bat Patterson par 2-6 ; 6-3 ; 6-2 ; 6-4.

Simple dames : Mlle S. Lenglen bat Mrs Lambert Chambers par 6-3 ; 6-0.

Double dames : Mlle Lenglen-miss Ryan, battent Mrs Lambert-Chambers-Mrs Lacombe, 6-4 ; 6-0.

Double hommes : R. N. Williams-Garland (Américains) battent Kingscote-Parke, 4-6 ; 6-4 ; 7-5 ; 6-2.

Double mixte : Mlle Lenglen-Patterson battent R. Lycett-miss Ryan, 7-5 ; 6-3.

Coupe Davis (Eastbourne). — Amérique bat France 3 parties à zéro. — Simple : Johnston bat Gobert 6-3 ; 8-6 ; 6-3. Tilden bat Laurentz, 4-6 ; 6-2 ; 6-1 ; 6-3. — Double : Johnston-Tilden battent Gobert-Laurentz, 6-2 ; 6-3 ; 6-2.

Golf.

6-7 juillet. — La Boulie. Championnat internationa ıde France. — Golf professionnels : 1er *ex æquo* : Laffitte (Français), 73-74-74-77 = 298 ; Hagen (Américain), 73-77-75-73 — 298 ; 3e Mitchell (Anglais), 76-75-77-71 = 299 ; 4e Gassiat (Français), 76-74-76-77 = 303. Dans le match supplémentaire, Hagen bat Laffitte par 149 (75 + 74) à 154 (76 + 78).

9-10 juillet. — La Boulie. Championnat international amateur. — Demi-finales : Armour bat Castel ; Tolley bat Cruickshand. — Finale : Armour bat Tolley.

Natation.

25 juillet. — Traversée de Paris à la nage : Pont National-Pont Alexandre-III (7 kilomètres) : 1er Lieutenant Duvanel (Ecole de Joinville), 1 h. 45 m. 25 s. 3/5 ; 2e Suzanne Wurtz, 1 h. 52 m. 51 s. ; 3e Wenker, 1 h. 50 m. 9 s.

Aviron.

4 juilet. — Suresnes. Régates internationales de Paris. — Skiffs seniors : 1er Giran (S. N. M.) ; 2e Baudechon (R. C. P.) à 2 long. 1/2 ; 3e Couturier (S. E.), à 6 longueurs. — Outriggers à 2 rameurs (seniors) : 1er Poix-Bouton (S. N. M.) ; 2e Plé-Giran (S. N. M.), à 1 longueur ; 3e C. N. A. Rouen, à 6 longueurs. — Outriggers à 4 rameurs de pointe (juniors) ; 1er S. N. Basse-Seine ; 2e S. Encouragement, à 3 longueurs ; 3e S. N. Loiret, à 3/4 de longueur. — Double sculls (seniors) : Plé-Giran (S. N. M.), w. o. — Quatre débutants (yole de mer) : 1er S. Encouragement ; 2e S. N. Haute-Seine, à 1/2 longueur ; 3e C. N. F., à 1 longueur. — Outriggers à 4 rameurs (seniors) : 1er Aviron Bayonnais ; 2e Libourne, à 1 longueur 1/2 ; 3e Rouen, à 1 longueur. — Outriggers à 8 rameurs (juniors) : 1er S. N. Basse-Seine ; 2e Joinville, à 2 longueurs 1/4 ; 3e S. N. Loiret, à 1/4 de longueur. — Yole de mer à 4 rameurs (militaires) : 1er Joinville, row-over. — Outriggers à 8 rameurs (seniors) : 1er S. N. Marne ; 2e Libourne, à 3 longueurs ; 3e Lyon, à 1/2 longueur. — Yole de mer à 8 rameurs (débutants) : 1er S. N. Haute-Seine ; 2e S. Encouragement, à 1/3 de longueur.

Sports Féminins.

11 juillet. — Championnats de France. — 80 mètres : 1er Mlle Mangard (Académia de Chartres), en 11 m. 2/5 ; 2e Mlle Beuns (Normandia Sports de Rouen) ; 3e Mlle Delapierre (Femina Sport). — 83 mètres haies : 1er Mlle Delapierre (Femina Sport), en 14 s. 4/5 (record égalé) ; 2e Mlle Th. Brulé (Femina Sport) ; 3e Mlle Beuns (Normandia Sports de Rouen). — Lancement du poids : 1re Mlle Janiaud (Femina Sport), 13 m. 56 (2 mains) ; 2e Mlle Meyrand (Femina Sport), 13 m. 23. — 300 mètres : 1re Mlle Laloz (En Avant), en 48 s. 4/5 ; 2e Mlle Delapierre (F. S.) ; 3e Mlle Renaut (Sportives). — Hauteur avec élan : 1re Mlle Th. Brulé (F. S.), 1 m. 33. — Hauteur sans élan : 1re Mlle Kusel (F. S.), 1 m. 06 (record battu) ; 2e Mlle Baudrillart (E. A.), 1 m. 04. — Longueur sans élan : 1re Mlle Kusel (F. S.), 2 m. 32, dans un essai supplémentaire, Mlle Kusel égale le record, 2 m. 36. — Longueur avec élan : 1re Mlle G. Laloz (E. A.), 4 m. 30 ; 2e Mlle Th. Brulé (F. S.), 4 m. 27 ; 3e Mlle Kusel (F. S.), 4 m. 25. — Lancement du javelot : 1re Mlle Kusel (F. S.), 35 m. 69 (2 bras), record battu ; 2e Mlle Pomiès, 35 m. 17. — 1.000 mètres : 1re Mlle Bréard (F. S.), en 3 m. 24 s. (record battu) ; 2e Mlle Cadiès (F. S.) ; 3e Mlle G. Laloz (E. A.). — 1.000 mètres relais : 1re Femina Sport, en 2 m. 39 s. (record de France battu de 2 s. 2/5).

Cyclisme.

27 juin au 25 juillet. — Tour de France. (15 étapes 5.600 k.)

Le classement général : 1er Thys, 228 h. 36 m. 13 s. ; 2e H. Heusghem, 229 h. 33 m. 24 s. ; 3e Lambot, 230 h. 15 m. 48 s. ; 4e Scieur, 230 h. 21 m. 11 s. ; 5e Masson, 231 h. 33 m. 06 s. ; 6e L. Heusghem, 232 h. 17 m. ; 7e Rossius, 232 h. 26 m. 08 s. ; 8e Barthélemy, 234 h. 11 m. 32 s. ; 9e Gœthals, 237 h. 59 m. 20 s. ; 10e Vandæle, 239 h. 21 m. 54 s. ; 11e Dhers ; 12e Pelletier ; 13e Wynsdau-14e Amenc ; 15e Muller ; 16e Ferrara ; 17e Cecherelli ; 18e Mathe; ron ; 19e Dorfeuille ; 20e Hudsyn ; 21e Coute ; 22e Raboisson.

Pelletier termine premier des deuxièmes classes

18 juillet. — Parc des Princes. Championnat de France de vitesse. Finale (1.000 m.) : 1er Marcel Dupuy ; 2e Julien Pouchois, à une longueur ; 3e Maurice Schilles, à une demi-longueur.

Vie au Grand Air
Technique

L'ALLUMAGE DANS LES MOTEURS D'AUTOMOBILES

Notre collaborateur jette ici un coup d'œil d'ensemble sur la question si importante de l'allumage des moteurs d'automobile. — Sans entrer dans une description de chacun des systèmes employés, il les passe tous en revue, en commençant aujourd'hui par les plus anciens.

La question de l'allumage dans les moteurs d'automobiles est de celles qui mériteraient le plus de développement dans toute la technique du moteur. Je n'en veux d'autre preuve que l'importance des ouvrages qui lui ont été consacrés. Je n'ai pas l'intention, bien entendu, de traiter ici complètement cette question, et je me contenterai de la résumer en envoyant ceux de mes lecteurs, qui voudront la voir traitée avec tous ses développements, à des ouvrages spéciaux.

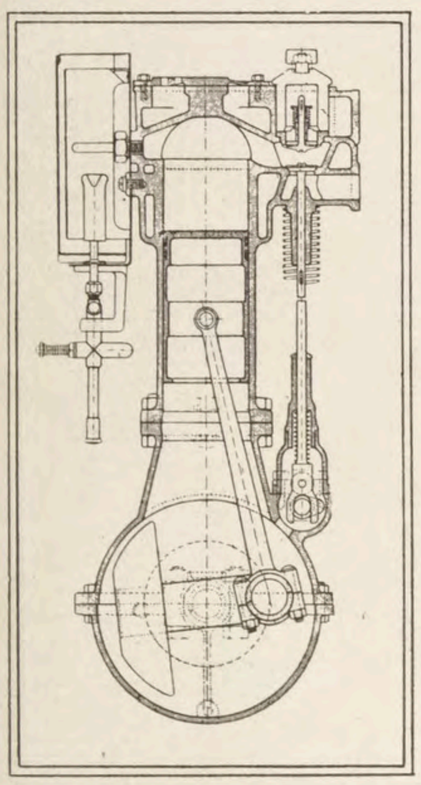


Fig. 1. — *Allumage par tube de platine des moteurs Panhard et Levassor.*

Historique.

Peut-être n'est-il pas inutile de retracer en quelques mots l'historique de cette question.

Un des premiers moteurs à gaz imaginés — mais non construit — celui de Lebon, l'inventeur du gaz d'éclairage, était décrit avec un dispositif d'allumage électrique.

Le premier moteur à explosions construit et ayant fonctionné est, comme on sait, le moteur à gaz de Lenoir. Il comportait l'allumage électrique par piles et bobine de Ruhmkorff.

Peu après, les constructeurs abandonnèrent l'allumage électrique pour utiliser l'allumage par brûleur : un tube généralement en platine était vissé sur la culasse du moteur et une région de ce tube était portée à l'incandescence au moyen d'un brûleur à gaz ou à essence. A la fin de la période d'échappement, le tube restait rempli de gaz brûlés provenant de l'explosion précédente, gaz qui se trouvaient à une pression voisine de la pression atmosphérique.

Pendant l'aspiration, le tube formant cul-de-sac, ces gaz inertes y restaient sans changement.

Quand, au temps suivant, les gaz frais sont comprimés dans le cylindre, leur pression s'élève et ils refoulent vers le fond du tube les gaz inertes qui s'y trouvent occlus ; il arrive donc un moment où les gaz combustibles gagnent la région du tube qui est portée à l'incandescence par le brûleur ; à ce moment, ces gaz s'enflamment et la combustion se propage dans toute la masse.

Le point exact de l'allumage dépend donc de la position de la zone incandescente du tube de platine. On conçoit qu'on pouvait faire varier la position de cette zone en déplaçant le brûleur le long du tube.

Dans la pratique d'ailleurs, tout au moins pour les moteurs d'automobiles, les brûleurs étaient placés dans une position fixe, et l'allumage se produisait par conséquent toujours avec la même avance. Il en résultait que les moteurs à allumage par incandescence manquaient totalement de souplesse et devaient fonctionner à un régime très voisin de leur régime normal pour développer leur puissance.

D'autre part, l'allumage par brûleur présentait de nombreux inconvénients dont se souviennent les vieux de l'automobile qui eurent à se débattre sur les routes avec leurs brûleurs : ceux-ci s'éteignaient souvent, soit que leur orifice très petit soit bouché par

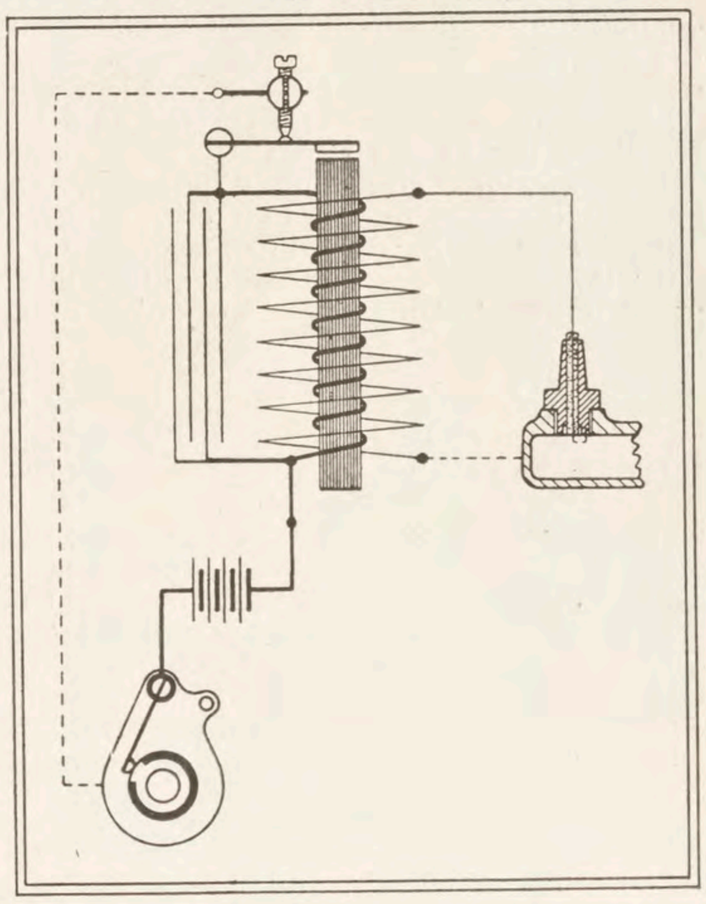
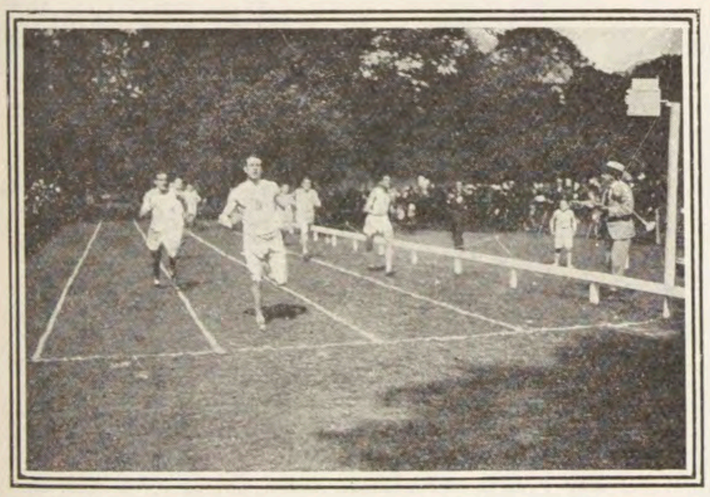


Fig. 2. — *Bobine à trembleur avec contacteur à frottement.*

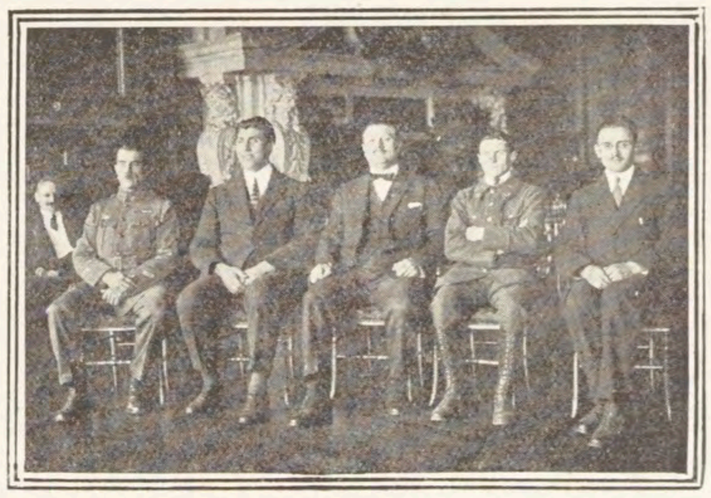
LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ



ARRIVÉE DE GÉO ANDRÉ DANS LE 400 M. PLAT, DISPUTÉ LE 14 JUILLET, A LA CROIX-CATELAN, PENDANT LES GRANDS PRIX DU RACING. TEMPS : 49 SECONDES 4/5.

LE 27 JUILLET, A BELFORT, HUG A LANCÉ LE DISQUE A 37 M. 13 ET SAUTÉ 6 M. 63.

Mlle VOISUMET A COURU LE 80 MÈTRES EN 11 S. 3/5, ET LE 300 MÈTRES EN 53 S. 4/5.



LES VAINQUEURS DES CHAMPIONNATS D'ANGLETERRE ONT ÉTÉ REÇUS A L'HOTEL DE VILLE. DE GAUCHE A DROITE, FRANQUENELLE, PAOLI, M. H. PATÉ, GUILLEMOT, BURTIN.

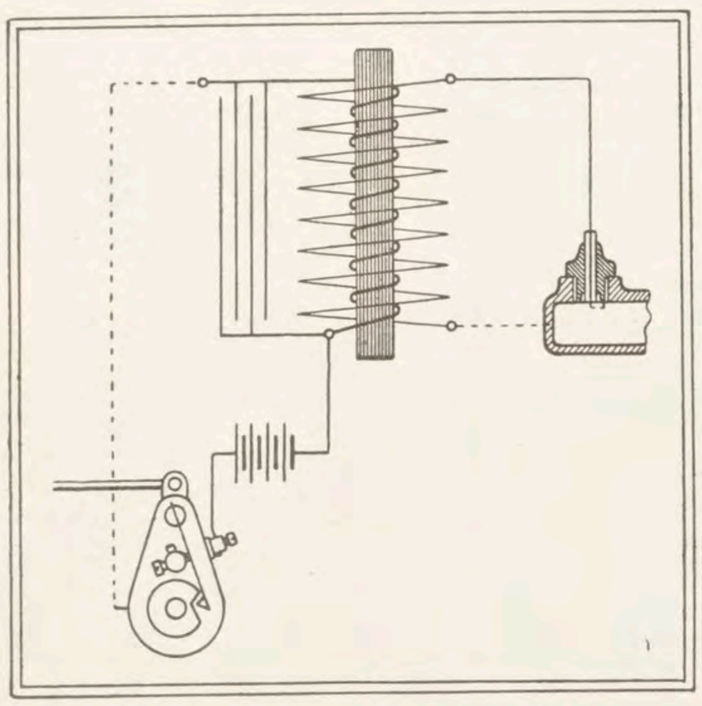


Fig. 3. — *Bobine avec trembleur mécanique.*

une impureté de l'essence, soit même qu'ils soient soufflés par un vent violent. Aussi, salua-t-on comme un perfectionnement important la réapparition de l'allumage électrique.

Depuis longtemps, l'allumage par brûleur a été abandonné non seulement sur les moteurs d'automobiles, mais même sur les moteurs fixes : on ne le retrouve plus maintenant que sur les moteurs dits plus ou moins improprement « moteurs semi-Diesel ».

Allumage électrique.

Au début, l'allumage électrique utilisait comme source de courant soit des piles, soit des accumulateurs ; mais la durée éphémère de ces sources d'énergie électrique et leur peu de régularité induisirent les chercheurs à les remplacer par autre chose. Cette autre chose fut la machine électrique d'induction, en l'espèce la magnéto. Jusqu'à ces dernières années, la magnéto régna d'une façon absolue dans le domaine des moteurs d'automobiles et on crut pendant longtemps qu'on était arrivé avec elle au dernier stade du perfectionnement.

La généralisation de l'équipement des moteurs pour l'éclairage électrique de la voiture a amené à employer, sur tous les véhicules, une batterie d'accumulateurs destinée à emmagasiner l'énergie de la dynamo génératrice pour l'éclairage de la voiture au repos et également pour le démarrage du moteur. On disposait donc d'une batterie toujours chargée à bord des véhicules ; l'idée d'utiliser cette batterie pour l'allumage du moteur devait donc s'imposer et peu à peu cette mode importée d'Amérique commence à se répandre chez nous, si bien qu'à l'heure actuelle, la magnéto se voit menacée d'un remplacement prochain par l'allumage au moyen de la batterie d'accumulateurs d'éclairage.

Il existe deux moyens principaux de produire une étincelle dans l'intérieur de la chambre d'explosions d'un cylindre. On peut disposer dans ce cylindre deux fils isolés dont les extrémités sont placées à une petite distance l'une de l'autre ; en envoyant dans ces fils un courant à très haute tension, ce courant arrive à franchir l'espace qui sépare les deux fils sous la forme d'une étincelle : c'est l'allumage dit par haute tension. La tension nécessaire au courant pour passer d'un fil à l'autre est de l'ordre de plusieurs milliers de volts, d'où le qualificatif de *courant à haute tension* donné au courant qui est employé avec ce système.

Si, au lieu de laisser les deux fils fixes l'un par rapport à l'autre, l'un des deux conducteurs est mobile et s'appuie au repos sur

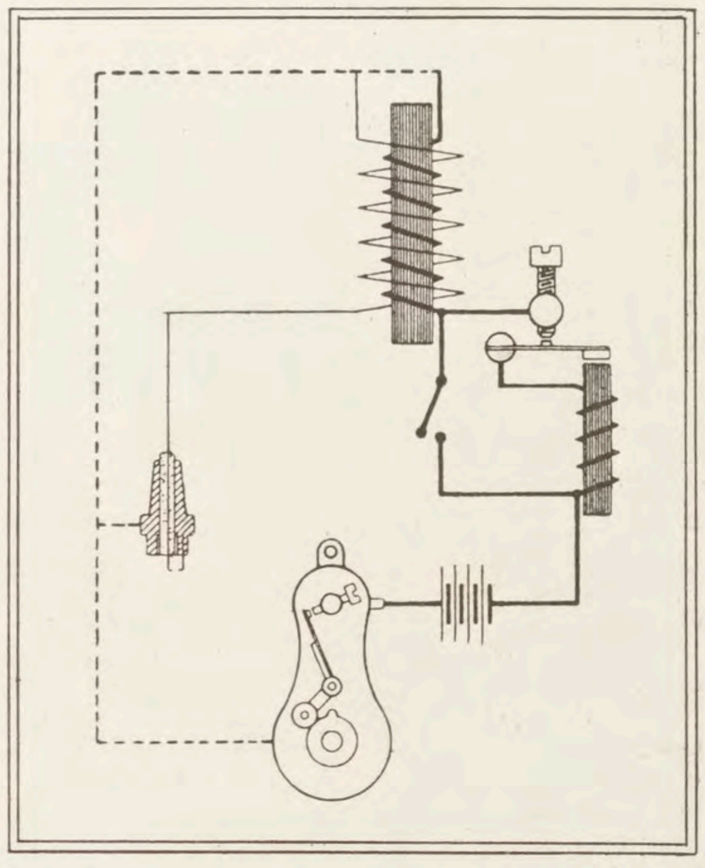


Fig. 4. — *Bobine à trembleur indépendant avec contacteur à pression.*

l'autre conducteur, ils constituent un circuit fermé dans lequel un courant dont la force électro-motrice est faible peut parfaitement circuler. Si, pendant que ce courant circule, on vient à séparer l'un de l'autre les deux conducteurs, une étincelle jaillit entre eux. Si le circuit dans lequel circule le courant présente une grande self-induction, l'étincelle qui éclate au moment de leur rupture a un très gros volume et est extrêmement chaude. Elle convient parfaitement pour l'allumage des gaz comprimés.

Ce mode d'allumage s'appelle *allumage par basse tension* et exige un courant dont la force électro-motrice peut varier pratiquement de 4 à 150 ou 200 volts.

Allumage par basse tension.

L'allumage par courant à basse tension est maintenant du domaine à peu près purement historique. Aussi, n'en parlerons-nous que pour mémoire.

Il était réalisé dans les anciens moteurs d'automobiles au moyen d'un organe mobile, disposé à l'intérieur du cylindre, organe mobile appelé rupteur. La palette du rupteur qui était en communication électrique avec la masse du moteur venait s'appuyer en temps normal sur l'extrémité conductrice d'un tampon isolé vissé dans le cylindre. Une came venait agir sur le rupteur pour provoquer son déplacement au moment voulu, de façon qu'une étincelle se produisait entre la palette et le tampon.

L'axe du rupteur traversait la paroi du cylindre, puisque la palette devait être enfermée dans celui-ci et qu'au contraire, les organes de commande lui étaient extérieurs.

L'allumage par rupteur présentait des inconvénients assez sérieux : d'abord, il n'était pas très facile d'obtenir l'étanchéité parfaite entre l'axe du rupteur et la paroi du cylindre dans laquelle celui-ci tourillonnait. D'autre part, le mouvement du rupteur se produisant sous l'action d'une came, l'usure de celle-ci ou la variation de tension du ressort qui rappelait la palette sur le tampon amenait le déréglage du rupteur, particulièrement nuisible quand il s'agissait d'un moteur à plusieurs cylindres.

Pour éviter quelques-uns de ces inconvénients, on employa pendant quelque temps des rupteurs magnétiques : le déplacement de la palette du rupteur se faisait sous l'action d'un électro-aimant, dans l'enroulement duquel on lançait un courant d'une magnéto. Les rupteurs magnétiques furent d'ailleurs extrêmement peu employés.

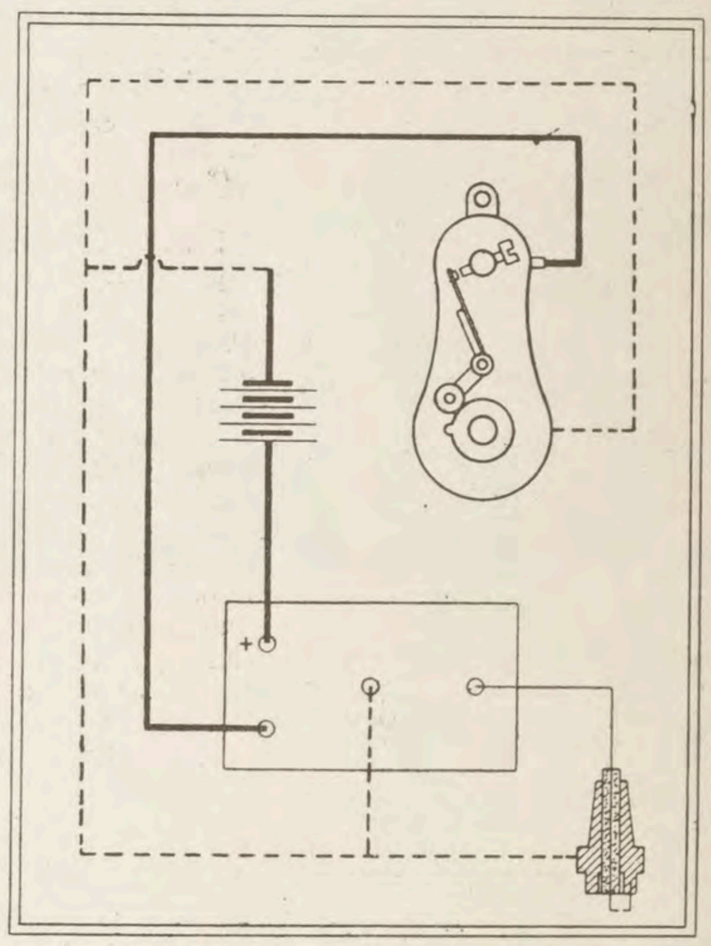
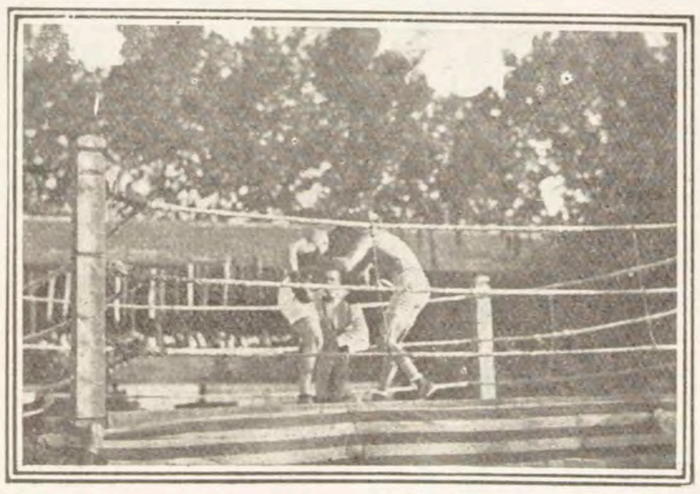
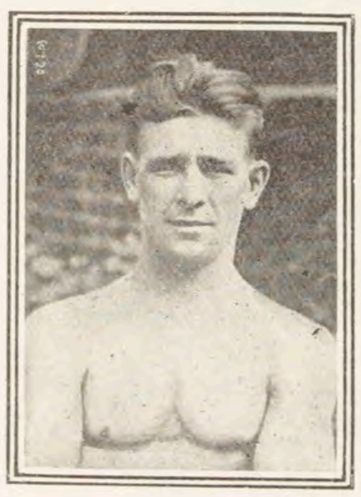


Fig. 5. — *Schéma de l'allumage par bobine des monocylindriques de Dion-Bouton.*

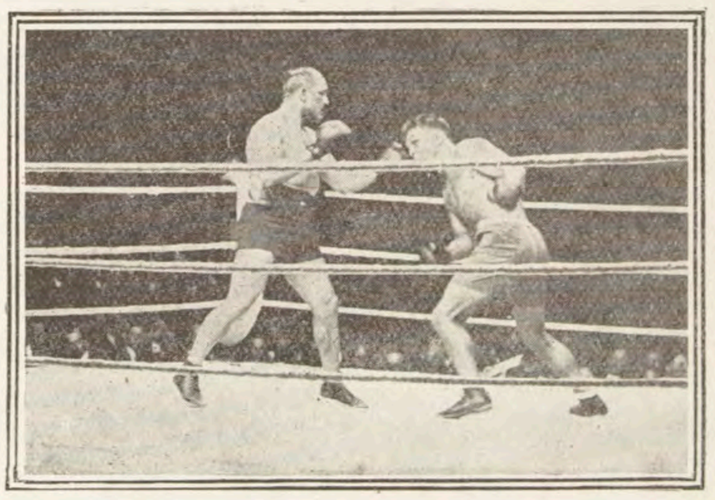
LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ



DIX MILLE PERSONNES ASSISTAIENT AU COMBAT BUISSON-FRANCIS CHARLES DISPUTÉ A MARSEILLE, LE 11 JUILLET. FRANCIS CHARLES CONSERVAIT SON TITRE.



ARTHUR WYNS, CHAMPION D'EUROPE DES POIDS PLUMES A BATTU JOE CONN.



PENDANT LE MATCH TOMMY BURNS-JOE BECKETT DISPUTÉ A LONDRES, LE 16 JUIL., POUR LE TITRE DE CHAMPION D'ANGLETERRE. BURNS ABANDONNAIT AU 7e ROUND.

JOE CONN, QUI RENCONTRAIT ARTHUR WYNS, LE 26 JUILLET A LONDRES

Pour alimenter les rupteurs, on pouvait se servir soit d'un courant d'une batterie d'accumulateurs ou d'une pile sèche, que l'on faisait passer dans une bobine de Self pour augmenter le volume et la chaleur de l'étincelle, mais plus généralement on utilisait une magnéto dont l'induit ne comportait qu'un seul enroulement de fil relativement gros.

Allumage par haute tension.

Pour produire le courant à haute tension nécessaire pour alimenter des bougies, on utilise une source électrique de courant à basse tension. On fait passer ce courant dans un appareil transformateur qui élève sa force électro-motrice en diminuant dans la même proportion son intensité. Un appareil mécanique ou magnétique est chargé de produire les ruptures du courant primaire envoyé au transformateur, rupteur auquel correspond la formation du courant secondaire à haute tension.

La source de courant primaire était au début constituée soit par des piles électriques, soit par des accumulateurs. On substitua bientôt, comme il a été dit plus haut, à ces sources d'énergie, la magnéto. Le transformateur n'était autre qu'une bobine de Ruhmkorff possédant ou non un trembleur magnétique.

Les bobines à trembleur furent employées les premières comme dans les moteurs de Lenoir. Le courant primaire était envoyé dans la bobine par un interrupteur rotatif au moment précis où l'on désirait que se fît l'allumage. Le trembleur magnétique se mettait alors à vibrer et une étincelle jaillissait au secondaire dès sa première vibration.

Les premiers trembleurs magnétiques présentaient une grande inertie ; il en résultait qu'un retard assez considérable se constatait entre le moment où le courant primaire était envoyé dans la bobine et le moment où l'étincelle jaillissait à la bougie.

Ce retard était particulièrement gênant dans les moteurs à plusieurs cylindres, car il était pratiquement impossible de compter sur une même durée du retard pour tous les cylindres.

On s'ingénia à donner aux trembleurs une inertie de plus en plus faible en les constituant par une simple lame vibrante de très faible masse. Malgré ces perfectionnements d'ailleurs, les bobines à trembleur devaient bientôt disparaître devant les transformateurs à

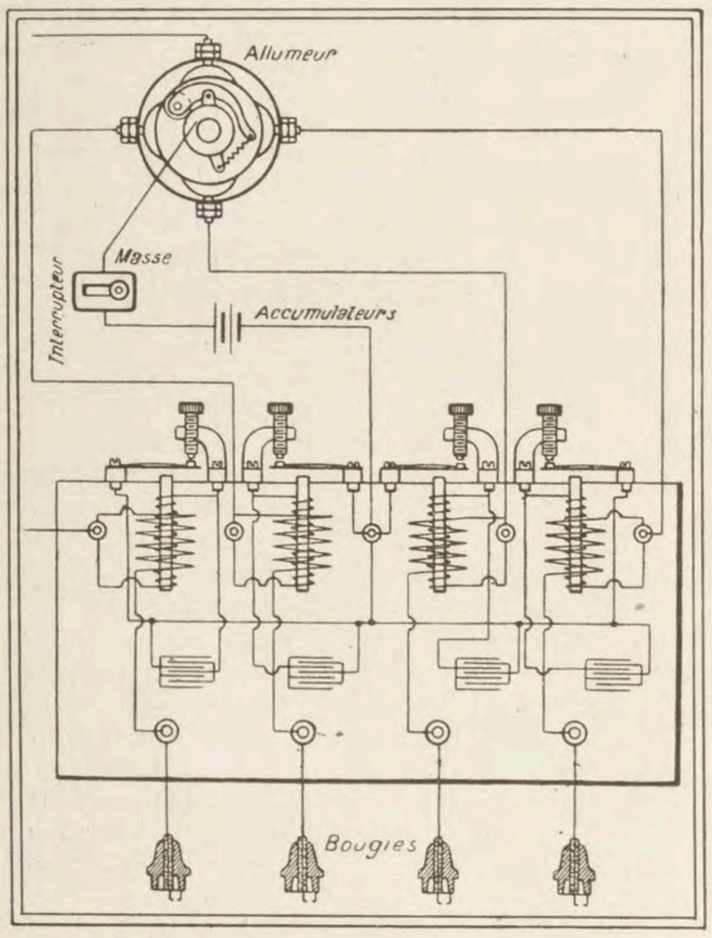


Fig. 6. — *Schéma des connexions dans une bobine quadruple à trembleur.*

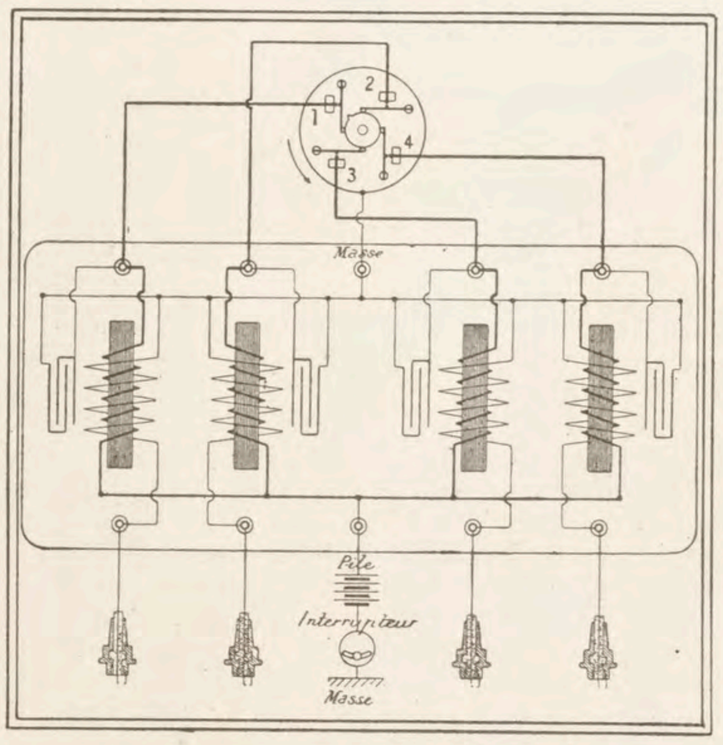


Fig. 7. — *Schéma des connexions dans un transformateur à quatre bobines sans trembleur.*

interrupteurs mécaniques. On ne les retrouve plus actuellement que sur les voitures Ford.

Dans ce nouveau système, la rupture du courant primaire se fait au moyen d'un interrupteur mécanique entraîné par le moteur. On peut donc régler d'une façon très précise le moment où se produit la rupture du courant primaire et où, par conséquent, le courant secondaire à haute tension prend naissance.

Deux dispositions possibles des organes d'allumage se constataient avec l'emploi des piles ou des accumulateurs dans les moteurs à plusieurs cylindres.

On pouvait employer autant d'interrupteurs mécaniques qu'il y avait de cylindres et envoyer le courant correspondant à chacun des interrupteurs dans une bobine distincte, ce qui conduit, par conséquent, à avoir autant de transformateurs que de cylindres.

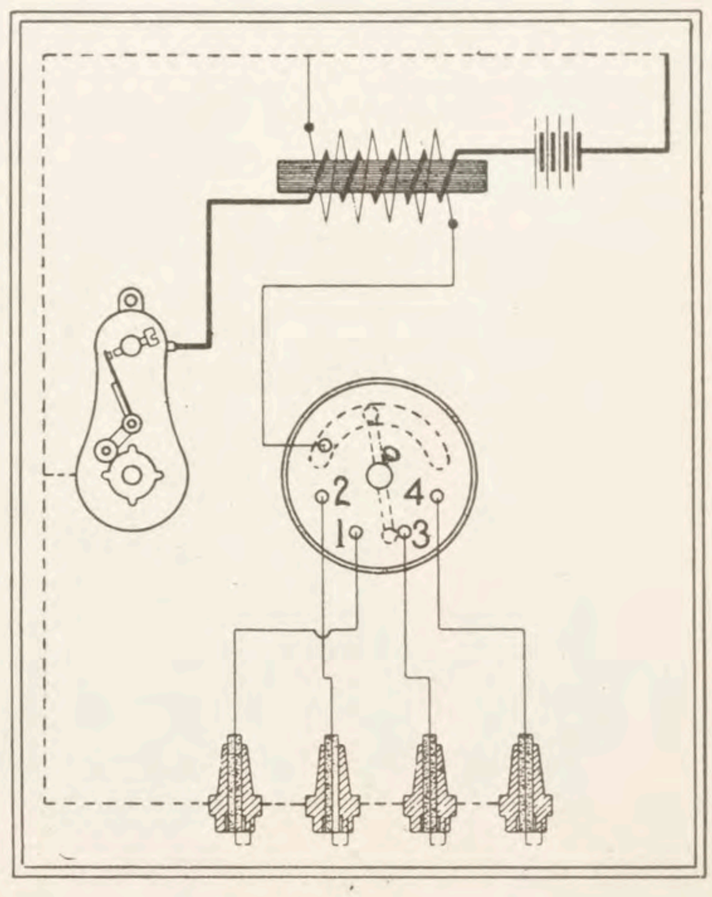


Fig. 8. — *Schéma d'allumage par distribution de secondaire des moteurs de Dion-Bouton à quatre cylindres (1905).*

On pouvait également n'avoir qu'un seul interrupteur de primaire qui envoyait son courant dans une bobine unique : le courant secondaire produit par celle-ci passait alors dans un appareil distributeur, analogue au distributeur bien connu de magnétos actuelles, qui le répartissait convenablement entre les différents cylindres *(fig. 8)*.

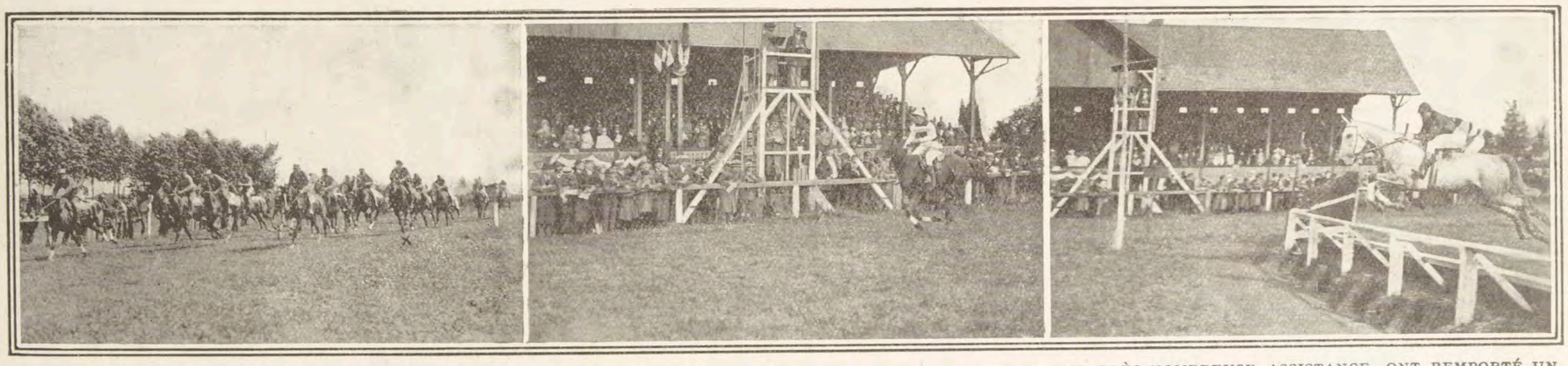
Les figures schématiques ci-contre indiquent la plupart des dispositions adoptées dans les anciens systèmes d'allumage par batterie d'accumulateurs. Actuellement, quand on utilise la batterie d'éclairage pour l'allumage du moteur, on adopte le dispositif de rupteur unique de courant primaire, avec transformateur unique sans trembleur et distributeur de courant secondaire. C'est en somme le dispositif représenté *(fig. 8)*.

Un allumage par accumulateur comprend donc les organes suivants :

Une batterie tenue constamment chargée par la dynamo d'éclairage envoie son courant dans un interrupteur commandé mécaniquement par le moteur ; le courant sortant de l'interrupteur se rend dans l'enroulement primaire du transformateur unique. Le secondaire du transformateur est mis en relation avec l'organe tournant du distributeur qui comporte autant de plots que le moteur a de cylindres. Chacun des plots du distributeur communique par un fil parfaitement isolé avec la bougie de chacun des cylindres.

HENRI PETIT.

LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ



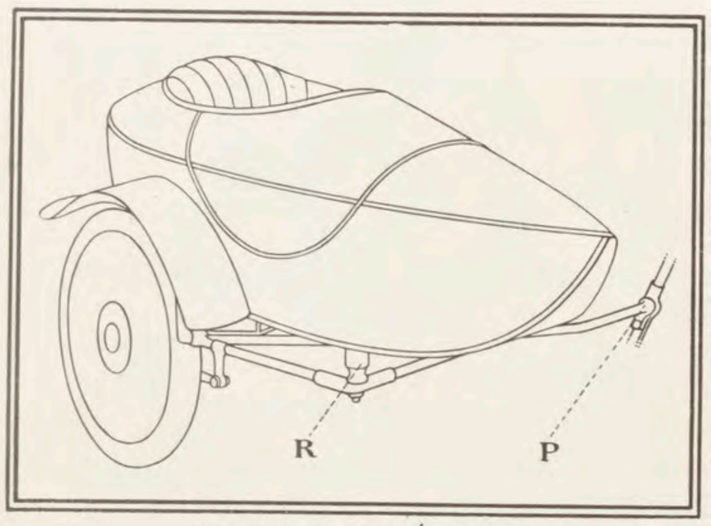
LES COURSES DE STRASBOURG, DISPUTÉES SUR L'HIPPODROME DE LA MONTAGNE VERTE, LE 24 JUILLET, DEVANT UNE TRÈS NOMBREUSE ASSISTANCE, ONT REMPORTÉ UN GRAND SUCCÈS. A GAUCHE : LE DÉPART DU PRIX DE CHANTILLY COURSE PLATE, POUR OFFICIERS D'ALSACE-LORRAINE ET DES PAYS OCCUPÉS, GAGNÉ PAR SAINT-CORNEILLE (+) AU COMMANDANT DE WARREN. AU MILIEU : ARRIVÉE DU PRIX D'ALSACE, GAGNÉ PAR REASK, A M. D. KÉLÉKIAN. A DROITE : CORBI AU COMTE DE CAMBACÉRÈS,

LE SIDE-CAR

Son origine. — Qualites d'un bon side-car. — Fixation efficace et rapide. — Bonne suspension. — Légèreté. — Faible résistance à l'avancement. — Formes diverses. — La forme fuselée est la meilleure.

Il y a relativement peu de temps que le side-car est employé en France. Il était assez rare en effet d'en voir un an avant la guerre, cependant depuis longtemps déjà, nos amis Anglais ont l'habitude d'accoupler à leurs motocyclettes ce petit auxiliaire pratique et économique.

Alors qu'en 1912 le side-car était à peu près



SIDE-CAR BLÉRIOT

R. *Ressort à boudin avant.* — P. *Ressort de fixation du side-car.*

inconnu chez nous, il n'y avait que peu de motocyclettes exposées, seules, à l'Olympia Show de Londres. Certains modèles de side-car même furent très remarqués et, en particulier, le « Canoelet » eut un grand succès, il avait déjà la forme bateau, « suspendu comme un « hamac », dit un chroniqueur de l'époque, il n'avait d'inconvénient que son prix exorbitant, car il coûtait 375 francs ! »

La plupart des autres modèles exposés à cette époque étaient en osier, jugé plus léger et plus économique que toute autre matière. De nos jours, la majorité des constructeurs ont adopté le bois contre-plaqué qui rendit d'énormes services à l'aviation pendant la guerre, pour la construction des carlingues et même des plans.

Le side-car est employé à deux fins, soit pour recevoir un passager (ou deux), soit dans un but commercial pour transporter des marchandises. Nous allons examiner quelques modèles et essayer d'en faire ressortir les vices et les avantages.

Qualités.

Tout d'abord, quelles sont les qualités d'un bon side-car ? Avant tout, il doit pouvoir se fixer rapidement et solidement à la motocyclette ; que ce soit le side-car de tourisme ou le side-car de livraison, il est indispensable qu'il possède une très bonne suspension ; pour permettre de l'adjoindre à une motocyclette quelconque de force moyenne, il doit être léger et ne pas nécessiter une puissance de moteur exagérée ; pour la même raison, il doit avoir une forme appropriée, offrant le moins possible de résistance à l'avancement.

Fixation.

En règle générale, les constructeurs ont adopté le mode de fixation en trois points, du moins tel est le cas pour les deux marques que nous allons examiner, Blériot et Indian. Quant à G. Lévy, son side-car, accouplé à une motocyclette quelconque, se fixe en trois points également, mais adjoint à la motocyclette G. Lévy, une jambe de force supplémentaire est établie.

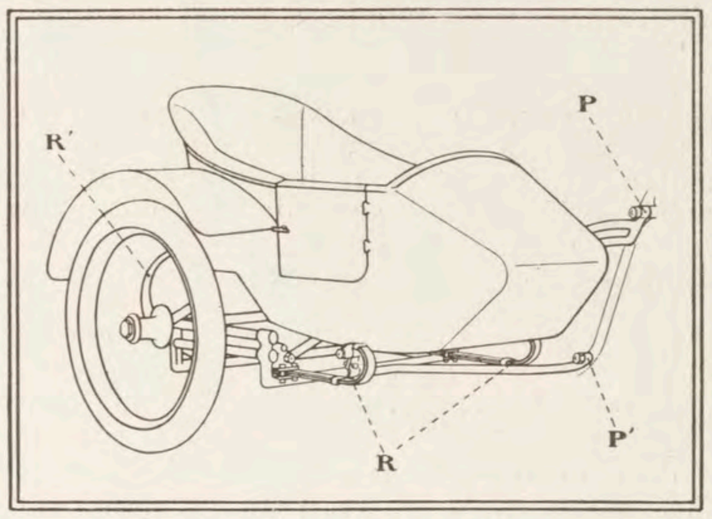
Le dispositif Blériot se fixe sur la motocyclette en trois points formant triangulation : un à l'avant, visible sur notre figure; le second sur la fourche arrière, derrière le repose-pied, et le troisième également sur la fourche arrière et sous la selle.

Le principe est sensiblement le même pour G. Lévy et Indian : toutefois, la quatrième attache G. Lévy se fait par une jambe de force auxiliaire qui vient s'adapter sur l'avant du support moteur.

Ainsi fixé solidement, on ne risque pas (même au cas improbable de la rupture de l'une des attaches) de laisser son passager en route, désagrément qui se produisait quelquefois jadis, au temps du petit panier monté sur roues et remorqué par une bicyclette.

La seule précaution à prendre est de bien vérifier le parallélisme des roues de la moto et du side-car avant de bloquer les écrous, faute de quoi on s'attirerait des ennuis de pneus et la tenue de route serait également compromise.

Quand nous parlons de la rapidité de fixation, il ne faut pas non plus exagérer cette opération qui demande assez de minutie et, autant que possible, gagne énormément à être faite par quelqu'un du métier.

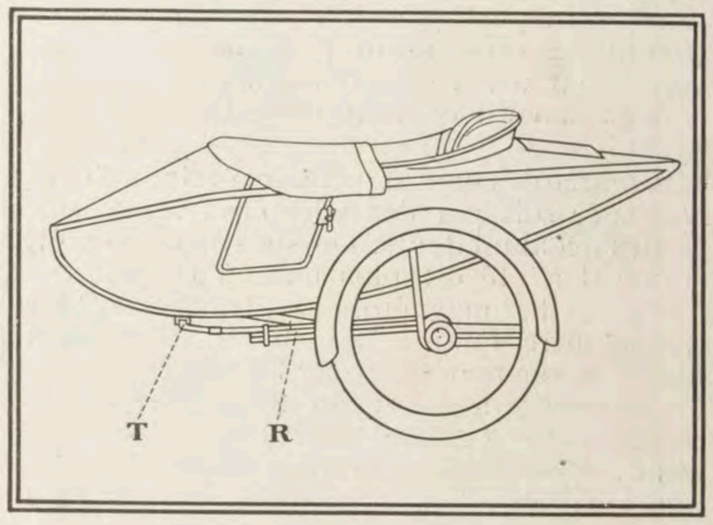


SIDE-CAR INDIAN

R *et* R'. *Ressorts de suspension.* — P *et* P'. *Points de fixation du side-car.*

Suspension.

Notre side-car mis en place, il s'agit maintenant d'éprouver son élasticité ; rien n'est plus désagréable que d'être obligé de ralentir par suite d'une route plus ou moins défoncée et, d'autre part, il est aussi ennuyeux d'être balloté de tous côtés. Il est nécessaire de suspendre



SIDE-CAR G. LÉVY

T. *Fixation avant du ressort.* — R. *Ressort de suspension. La forme fuselée ici est bien caractéristique.*

le véhicule à l'avant et à l'arrière. La suspension de la moto influe bien sur celle du side-car, puisque les deux véhicules n'en forment à peu près qu'un ; cependant il est incontestable qu'un side-car bien suspendu est indispensable et sa suspension doit être établie en synchronisation avec celle de la machine. La maison Blériot a élégamment résolu le problème, et on se rend compte du dispositif par notre figure 1. A l'arrière, un ressort à lames transversal et à l'avant deux solides ressorts à boudin. Ce dispositif ayant donné d'excellents résultats, il n'a pas été nécessaire de le transformer pour le type « commercial ».

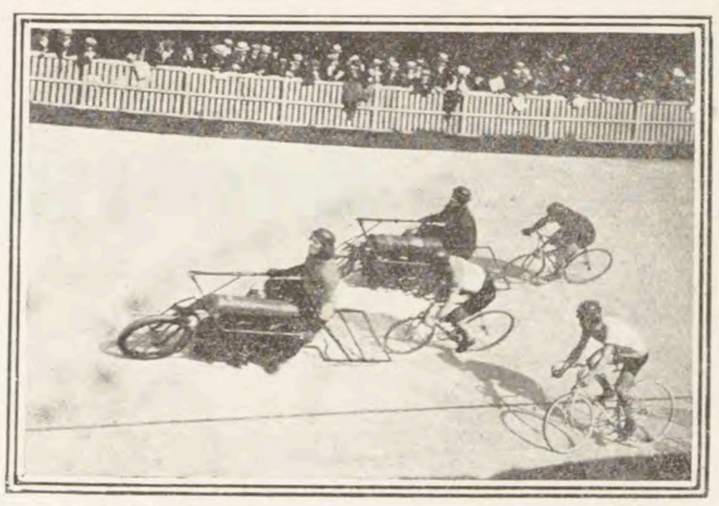
La maison Indian s'est contentée de ressorts à lames. Un grand ressort ayant appui, d'une part, sur l'essieu arrière, vient se fixer par son autre extrémité à l'arrière de la carrosserie, de l'autre côté, un autre ressort identique à celui-ci complète la suspension arrière.

A l'avant, deux ressorts à lames également, dont l'extrémité arrière est fixée à un longeron et l'autre vient s'articuler sur un tenon ménagé sur la carrosserie.

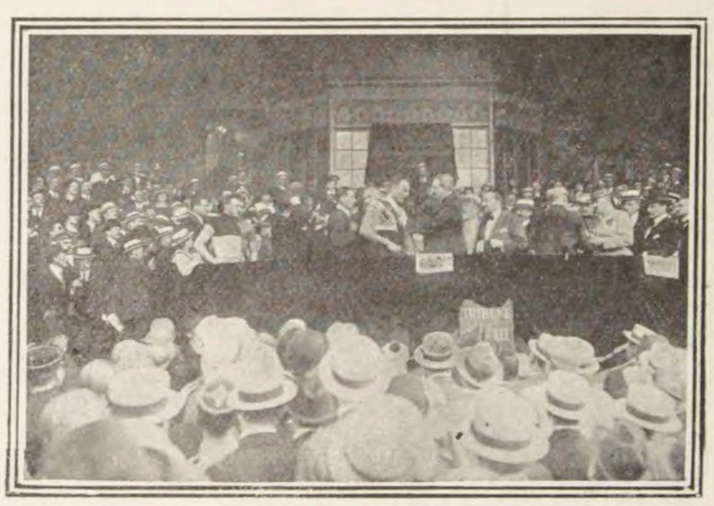
Le side-car G. Lévy emprunte encore un autre mode de suspension. Deux grands ressorts à lames du type Cantilever sont fixés

LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ

ÉMILE ENGEL A SON ARRIVÉE AU VÉLODROME DE LA TÊTE D'OR, APRÈS LA COURSE MARSEILLE-LYON, OU IL FINISSAIT PREMIER DEVANT GINEYS ET BELTRAND.



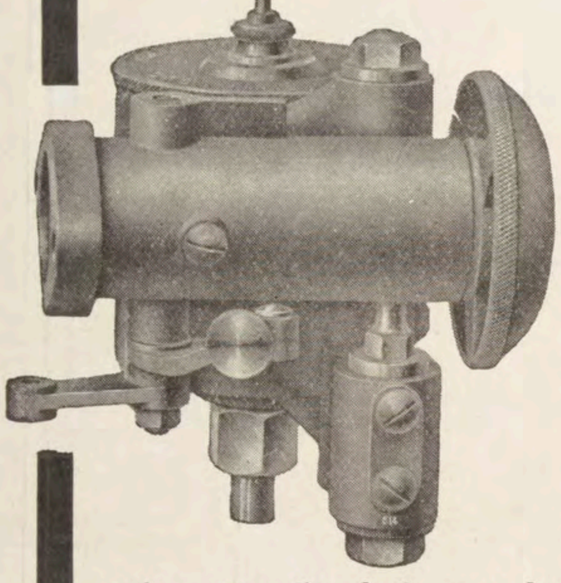
FOSSIER VA PASSER SÉRÈS DANS LE PRIX LAPIZE DISPUTÉ SUR 50 KIL., LE 10 JUILLET, A LA PISTE MUNICIPALE. FOSSIER GAGNAIT DEVANT SÉRÈS ET MIQUEL.



LA REMISE DE L'ÉCHARPE D'HONNEUR A SPEARS ET A PEETERS, VAINQUEURS DES GRANDS PRIX CYCLISTES PROFESSIONNELS ET AMATEURS, APRÈS LEURS VICTOIRES.

Économisons!

L'essence coûte 2 fr. 50 le litre
Avec ceci,
(4 litres, 4 d'essence)
et cela



un Carburateur

ZÉNITH

une voiture Standard
4 cylindres 62/110 pesant
908 kilogs

a parcouru
100 kilomètres

se classant première du Concours de Consommation du Junior Car-Club.
(Londres, 27 Mars 1920.)

Société du Carburateur ZÉNITH

Siège Social et Usines :
51, Chemin Feuillat, LYON

Maison à
PARIS, 15, Rue du Débarcadère

USINES ET SUCCURSALES :
PARIS - LYON - LONDRES - MILAN - TURIN - BRUXELLES - GENÈVE
DETROIT (Mich.) - CHICAGO - NEW-YORK

LES PNEUMATIQUES

AUTOS
VÉLOS
MOTOS

DUNLOP

Se recommandent par

la qualité hors pair de la gomme
et leur fabrication très soignée

DUNLOP - Fondateur
de l'Industrie du Pneumatique
4, Rue du Colonel-Moll — PARIS

Balles de Golf DUNLOP

WESTROPOL

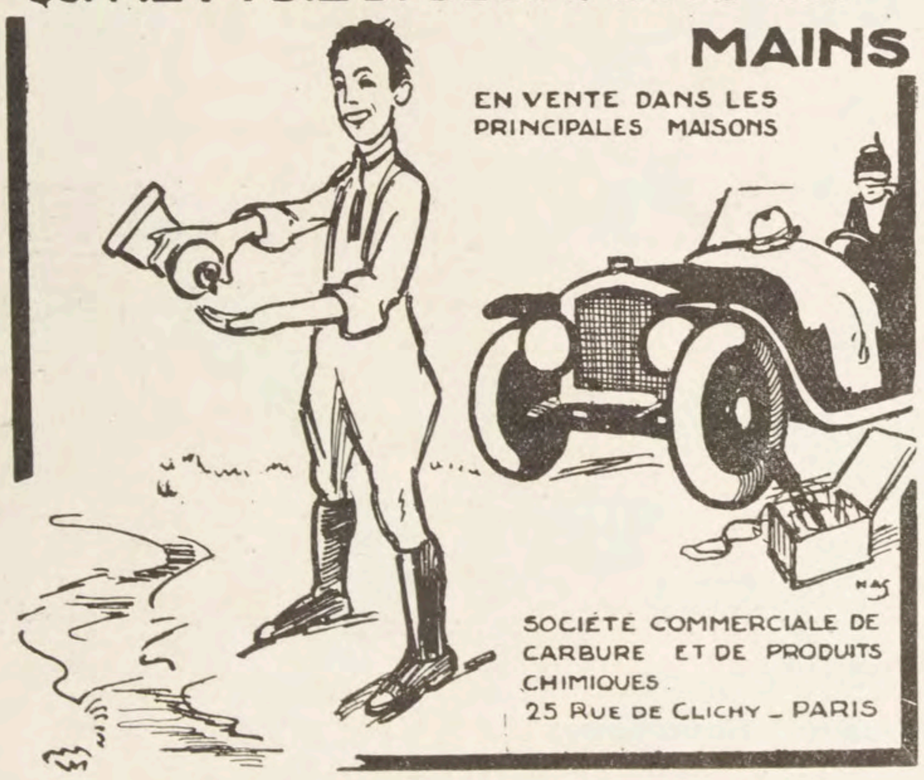
SAVON LIQUIDE EN TUBE POUR LES MAINS

Boit l'huile et la graisse — Merveilleux agent de propreté — Puissant antiseptique

Gros : SOCIÉTÉ COMMERCIALE DE CARBURE ET DE PRODUITS CHIMIQUES — 25, RUE DE CLICHY, PARIS

APRÈS LA PANNE ..... LE
WESTROPOL
QUI NETTOIE ET DESINFECTE LES
MAINS

EN VENTE DANS LES
PRINCIPALES MAISONS



SOCIÉTE COMMERCIALE DE
CARBURE ET DE PRODUITS
CHIMIQUES
25 RUE DE CLICHY - PARIS

TOUT LE
MONDE
SE SERT
DE

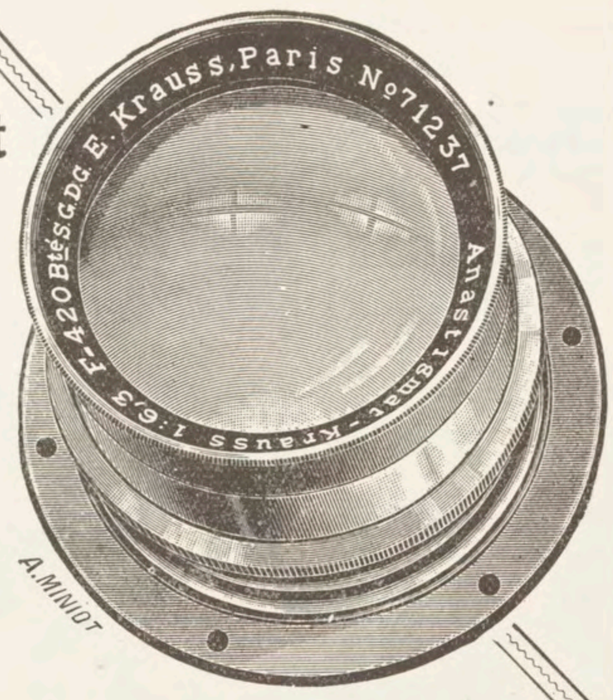
SOCIETE COMMERCIALE DE
CARBURE ET DE PRODUITS
CHIMIQUES
25, RUE DE CLICHY - PARIS

EN VENTE DANS LES PRINCIPALES MAISONS

WESTROPOL

INGENIEURS PEINTRES SPORTIFS,
AUTOMOBILISTES, MECANICIENS, ETC,
NETTOYEZ ET DÉSINFECTEZ VOS MAINS—

Universellement connus les merveilleux objectifs



KRAUSS TESSAR

sont montés sur les meilleurs appareils photographiques

CATALOGUE gratis et franco **E. KRAUSS** 18, Rue de Naples — PARIS —

MONTRE 8 JOURS

POUR AUTOMOBILE

de la Grande Marque

LIP

Concessionnaires exclusifs pour la France

ANZANI & ROBIN

Fournitures générales pour Automobiles

6 -:- Place du Combat -:- 6

PARIS (XIXe)

TÉL. : NORD 82-79

DE TOUS LES MANTEAUX IMPERMÉABLES

SEUL "LE LODEN" MARQUE ALSACE DÉPOSÉE

VOUS ASSURE LE CONFORT ET L'IMPERMÉABILITÉ

Demandez les échantillons de ce tissu chez votre fournisseur habituel

BROCHURE EXPLICATIVE ADRESSÉE FRANCO SUR DEMANDE PAR LA

SOCIÉTÉ ANONYME DU LODEN FRANÇAIS, 8, Place des Victoires, PARIS

USINE ET TISSAGE : **GUEBWILLER** (Haut-Rhin)

à l'arrière par un dispositif spécial, le ressort semi-elliptique vient s'articuler sur l'essieu et va aboutir à l'avant de la carrosserie où il est maintenu sur une articulation chevillée dans la carrosserie.

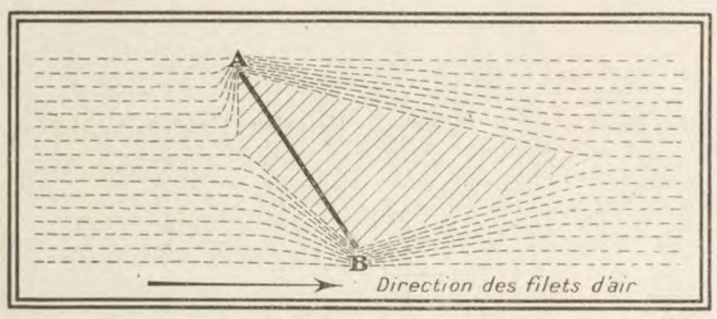
Légèreté.

Le poids du side-car est très important, car il ne faut pas que la motocyclette soit affligée d'un poids mort trop grand qui viendra diminuer sa vitesse. De plus, la répartition de ce poids est, elle aussi, très importante ; il est nécessaire de placer le centre de gravité le plus bas possible, ceci pour assurer une tenue de route parfaite. Les constructeurs ont très bien compris cela et la presque totalité des side-cars sont établis d'après ce principe.

Résistance à l'avancement.

La qualité pour un side-car d'être construit en contre-plaqué, en osier ou en toute autre matière légère, est évidemment primordiale, mais, d'autre part, la forme est également de première importance. Pour les mêmes raisons que plus haut, le side-car ne doit pas être une cause de moindre rendement et ne doit pas nécessiter une motocyclette trop puissante. Quelle est la forme la plus appropriée et pourquoi tous les constructeurs ont-ils adopté la forme fuselée ?

Toute personne sait qu'il est plus facile de « faire de la vitesse » sans pare-brise qu'avec un pare-brise. Essayons de traduire ce phénomène. Quelle est l'action d'un courant d'air sur une surface plane ? Les études nécessitées par l'aviation nous ont appris qu'un courant d'air de vitesse V (exprimé en mètres-seconde) frappant perpendiculairement une surface plane A B, de surface S (exprimé en mètres carrés) exerce sur cette surface une action équivalente à celle d'une force p, qui présen-



Déviation des filets d'air sur un plan incliné A B.

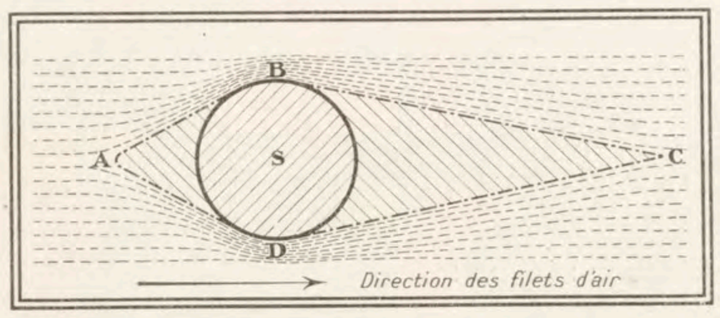
terait le sens et la direction du courant d'air et qui aurait pour valeur (exprimée en kg.).

$$p = 0{,}08\ (1),\ S\ V^2$$

Donc la grandeur de la pression est proportionnelle à celle de la surface frappée et au carré de la vitesse du courant d'air.

Si on incline la surface, on s'aperçoit que la résistance est moindre ; donc nous aurons avantage à incliner la surface que nous allons exposer au vent, ceci d'ailleurs est d'une logique élémentaire.

Mais un autre facteur entre en jeu, la résistance varie suivant *la forme*, c'est-à-dire que la pression est plus grande pour un rectangle, par exemple, que pour un carré (le rectangle étant placé sur son grand côté). En effet,



Déviation des filets d'air sur une sphère S. *Le pointillé représente les filets d'air, et le trait mixte la forme donnee aux corps dits fuselés.*

les pertes marginales, sont les mêmes pour l'un comme pour l'autre. Nous devons, par conséquent, avoir, dans le cas qui nous intéresse, un side-car à parois fuyantes et de faible largeur.

Matérialisons par une figure le sens de déviation des filets d'air projetés sur un plan incliné, nous obtenons la figure 4.

Etant donnée la forme de ces filets, on a été tout naturellement amené à supposer que la sphère, ne présentant pas d'angles susceptibles d'offrir une résistance, devait être la forme la meilleure.

Voyons si cette hypothèse est exacte et, de même que pour un plan, représentons sur une figure le chemin suivi par les filets frappant une sphère, le résultat obtenu est représenté par A B C D. Donnons alors au corps exposé la forme A B C D, nous devons obtenir la forme parfaite, c'est ce que l'expérience a démontré, et des avions, dont toutes les parties exposées étaient *fuselées*, avaient un rendement dépassant de beaucoup celui des appareils anciens modèles dont aucune partie n'était profilée.

C'est de ce principe que se sont inspirés les constructeurs de side-cars (de même d'ailleurs que ceux d'automobiles), cependant, il nous est agréable de constater en regardant les figures ci-jointes que les jeunes marques de motocyclettes, tels que L. Blériot et G. Lévy, quoique toutes récentes, ont obtenues pour leur début de merveilleux résultats. Leurs side-cars sont légers, suspendus de façon ingénieuse, et confortables et ce qui est encore mieux, la ligne de ces petites carrosseries très élégante est heureusement inspirée des principes énoncés plus haut.

Quant aux side-cars étrangers, ils se sont bornés à rester à peu près les mêmes que ceux d'avant-guerre.

P. Lefebvre.

(1) Moyenne des résultats trouvés par divers expérimentateurs (Capit. Duchêne).

REVUE DE LA PRESSE ÉTRANGÈRE

Influence de l'acide carbonique sur les phénomènes d'explosion des mélanges inflammables *(Engineering)*.

On sait qu'après chaque explosion dans un cylindre de moteur, il reste une certaine quantité de gaz brûlés qui viennent se mélanger aux gaz frais de la cylindrée suivante.

Ces gaz brûlés sont constituées par de la vapeur d'eau et de l'acide carbonique. Il est donc intéressant de chercher en quoi la présence de l'acide carbonique modifie les phénomènes de combustion des mélanges carburés.

On constate que la présence de ce gaz abaisse notablement la pression et la température à un instant déterminé. L'allure de la combustion paraît encore incomplète au moment du maximum de pression. D'autre part, la chaleur spécifique élevée de l'acide carbonique à haute température explique également l'abaissement de pression.

Il y a donc intérêt à réduire autant que possible l'importance de la masse de gaz brûlés qui restent dans le cylindre à la fin de l'échappement.

Est-il avantageux de rendre amovible la manivelle de mise en marche ? *(The Motor Anglais)*.

Les voitures actuelles sont toutes munies, à de rares exceptions près, de démarreurs électriques ou à air comprimé. Aussi, beaucoup de constructeurs ont-ils pris l'habitude de rendre la manivelle de mise en marche démontable, sa véritable place se trouvant, pensent-ils, dans le coffre à outils. Le trou du coussinet dans lequel elle doit se monter normalement est alors fermé par un bouchon.

Cette idée est peut-être excellente en théorie, mais dans la pratique elle présente un certain nombre d'inconvénients dus à ce que les démarreurs mécaniques sont sujets à quelques défaillances. Il arrive donc, de temps en temps, qu'on est obligé de se servir de la manivelle de mise en marche. S'il faut alors commencer à la chercher dans le fond d'un coffre à outils en dérangeant éventuellement pour cela les occupants de la voiture, puis dévisser le bouchon qui ferme le palier, on perd plusieurs minutes pour une manœuvre qui, avec une manivelle fixe, demanderait à peine quelques secondes.

Ajoutez à cela que la manivelle dans le coffre peut être abîmée par le contact des outils, et que la dent de loup en particulier peut fort bien ne plus pouvoir se monter sur le bout d'arbre, d'où nécessité d'exécuter sur la route un ajustage à la lime.

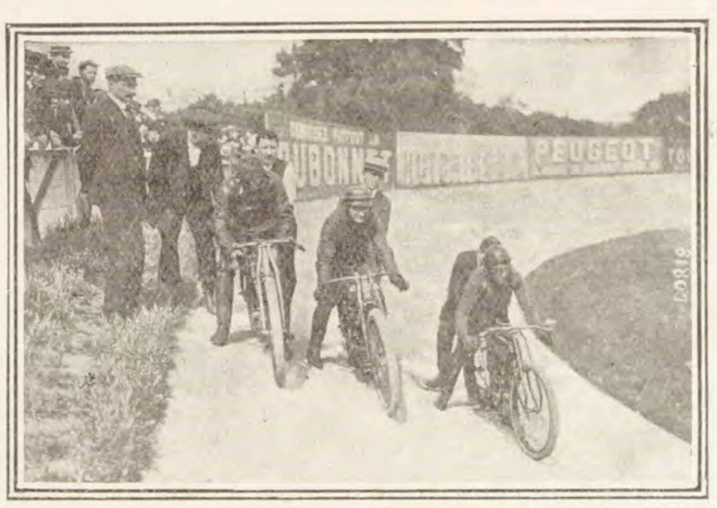
Enfin, comme toute chose détachable, la manivelle amovible peut se perdre et manquer au moment du besoin.

Il semble, par conséquent, qu'il vaut mieux laisser à sa place la manivelle de mise en marche en l'immobilisant toutefois et en la plaçant de préférence horizontalement. On en est quitte pour préserver la poignée au moyen d'un cache-poussière en cuir.

H. Petit.

LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ

AU VÉLODROME DE PAU, LE 14 JUILLET, LOUET ET ALAVOINE ONT DISPUTÉ LES COURSES DE VITESSE. DE G. A DR., CARALP LOUET, ALAVOINE AU DÉPART.



LE DÉPART D'UNE DES MANCHES DU MATCH DE MOTOS BUSSAT-LEHMANN-MOREAU. APRÈS DES COUDES A COUDES ÉMOTIONNANTS, MOREAU REMPORTAIT LA VICTOIRE.

LE CARROUSEL CYCLISTE, EXÉCUTÉ A LA FÊTE DES CHASSEURS ORGANISÉE LE 21 JUILLET, SUR L'HIPPODROME D'AUTEUIL, A REMPORTÉ UN BRILLANT SUCCÈS.

LA SÉCURITÉ AERIENNE

L'ÉCART DES VITESSES DE NOS AVIONS

Le concours du « Grand Écart » et la victoire de Bossoutrot. — De la notion des deux régimes de vol et principe de la détermination des vitesses extrêmes. — L'écart des vitesses et les progrès accomplis (1914 à 1919).

Un très intéressant concours organisé par notre confrère l'*Auto*, le Prix du Grand Ecart, a été gagné par Bossoutrot, l'excellent pilote de Farman. Dotée de 10.000 francs, cette épreuve consistait à réaliser le plus grand écart de vitesses en vol et l'atterrissage sur la distance la plus courte.

Les performances du vainqueur sont les suivantes : vitesse maxima : 139 km. 8 à l'heure ; épreuve horaire de lenteur : 23 km.4 ; atterrissage : 19 m. 75.

Les épreuves de vitesse ont eu lieu à une hauteur sensiblement constante de 500 mètres, par des vents inférieurs à 10 mètres à la seconde et dont on tenait d'ailleurs compte dans les résultats.

Ce concours a surtout, montré pour les appareils engagés, le degré de maniabilité que l'on peut atteindre avec le maximum d'habileté de pilotage.

Caractéristique de cette épreuve sportive: pas d'avion spécial, mais un virtuose sur chaque appareil.

Les deux régimes.

L'écart des vitesses prévu par le concours de l'*Auto* n'est autre chose que la différence entre les deux régimes de marche d'un avion en vol horizontal. A chaque altitude, il existe en effet deux régimes de vol : le premier correspond à une grande vitesse, c'est le régime rapide ; le second à une faible vitesse, c'est le régime lent.

Avec la même puissance, il est possible de voler sous deux angles d'attaque distincts : i_1 et i_2 qui sont situés de part et d'autre de l'angle correspondant au minimum de puissance absorbée. Pour déterminer à une altitude donnée h les deux régimes de vol d'un appareil on trace sur le même graphique, en fonction de $\frac{Rx}{Ry}$ ou de l'angle d'attaque i :

1° La courbe des vitesses de l'avion à pleine puissance des moteurs ;

2° La courbe des vitesses nécessaires à la sustentation.

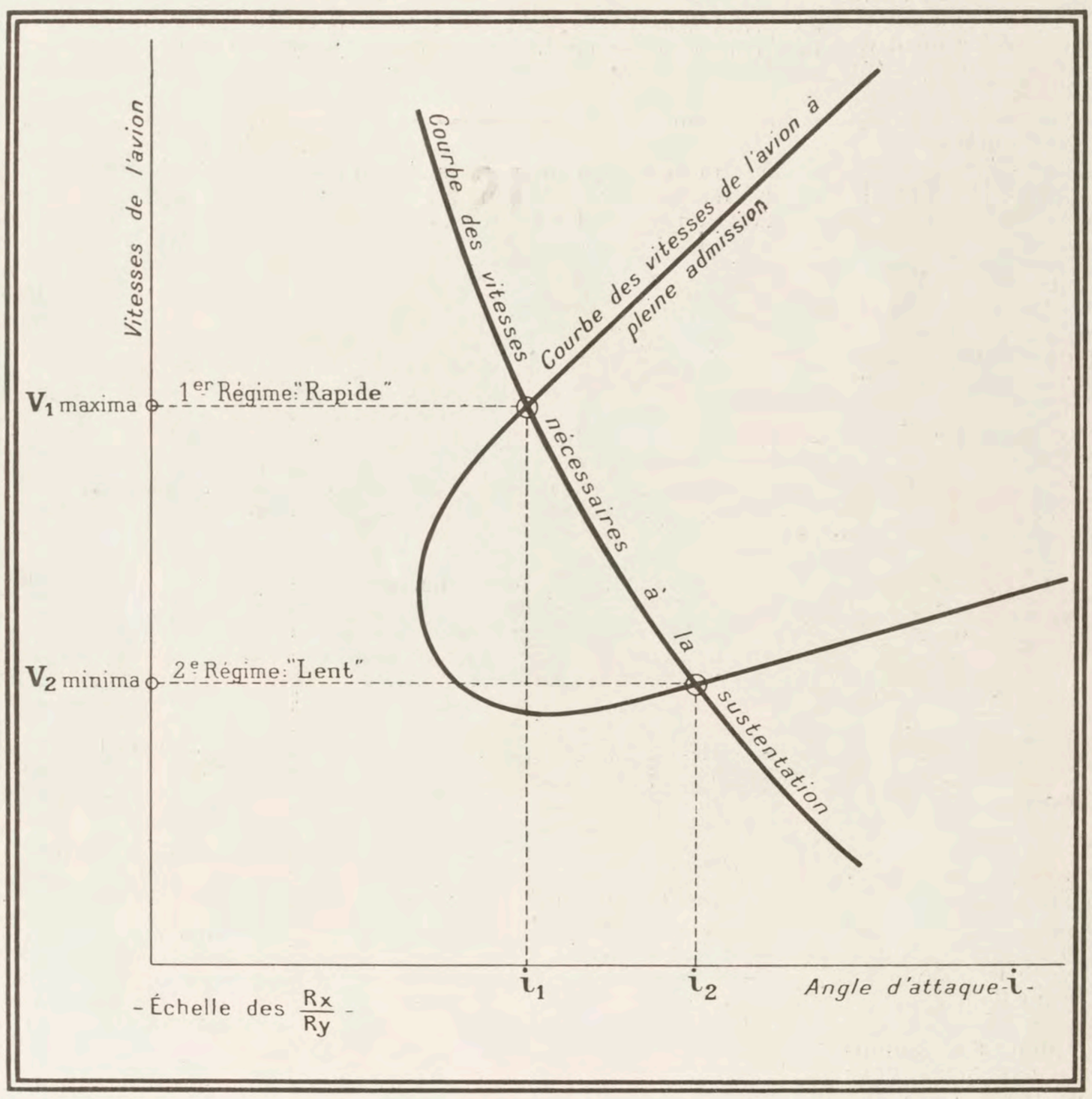
Les deux points d'intersection de ces deux courbes donneront les deux régimes de vol à l'altitude choisie.

A l'angle d'attaque i_1 correspondra le régime rapide : V_1 maxima ; l'angle i_2 sera relatif à la plus faible vitesse V_2.

Ainsi en vol horizontal pour une puissance et une altitude déterminée, une variation convenable $(i_1\text{-}i_2)$ de l'angle d'attaque permet de passer du régime rapide au régime lent.

Lorsque les deux courbes du graphique deviennent tangentes, c'est que le plafond est atteint et le point de contact indique la vitesse horizontale maximum à cette altitude.

Pour les futurs avions militaires de grande reconnaissance dont les moteurs seront munis de dispositifs spéciaux de conservation de puissance avec l'altitude, on ne prévoit que des différences de l'ordre de 80 kilomètres en moyenne entre les deux régimes de vol.



Détermination graphique, à une altitude-h, des deux régimes du vol horizontal.

L'écart des vitesses.

Au point de vue technique, un coefficient caractéristique d'un avion est le rapport entre la vitesse maxima d'utilisation pratique et la vitesse d'atterrissage.

Ce rapport est appelé écart de vitesses.

Le programme du concours actuel des avions de transport, institué par le Sous Secrétariat d'Etat de l'Aéronautique, prévoit, pour tous les appareils, un plafond théorique de 4.500 mètres et une vitesse d'utilisation pratique à 2.000 mètres au moins égale à 150 kilomètres à l'heure.

La sécurité d'atterrissage dépend, au moment où l'avion prend

LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ

L'ÉQUIPE OLYMPIQUE SUÉDOISE DE FOOTBALL S'ANNONCE REDOUTABLE PAR SON JEU PUISSANT ET SCIENTIFIQUE. A BATTU L'ÉQUIPE OLYMPIQUE NORVÉGIENNE.

UNE PHASE DE LA PARTIE. ÉQUIPE NATIONALE D'ÉGYPTE CONTRE SÉLECTION PARISIENNE. LES ÉGYPTIENS MARQUÈRENT TROIS BUTS DANS LA SECONDE MI-TEMPS.

L'ÉQUIPE NATIONALE ÉGYPTIENNE A RENCONTRÉ, LE 31 JUILLET, A PARIS, UNE ÉQUIPE FORMÉE DE BONS ÉLÉMENTS PARISIENS. LES ÉGYPTIENS GAGNÈRENT PAR 3 A 0.

VOYAGES
EN
SUISSE

Renseignements
Brochures, Billets

PAR

L'AGENCE OFFICIELLE

DES

CHEMINS DE FER FÉDÉRAUX

20, rue Lafayette
PARIS

(Phot. Wehrli S.A. Kilchberg Zurich.)

ENGELBERG

L'ÉTÉ
EN
SUISSE

Renseignements gratuits sur les séjours et stations de la Suisse

FOURNIS PAR

L'OFFICE SUISSE du Tourisme à ZURICH

et par sa Succursale de

LAUSANNE

Place Saint-François

ALPES BERNOISES

Visitez le Massif

LE PLUS IMPORTANT DES ALPES

LAC DE THOUNE

et ses stations climatériques. 120 hôtels. Bains du lac. Canotage. Pêche. Aviation. Excursions de montagnes. Funiculaires.

INTERLAKEN

Station climatérique. Climat subalpin. Saison Avril-Octobre. Casino. Nouvel Etablissement thérapeutique. Sports. Promenades à plat. Forêts. Repos. Distractions.

GRINDELWALD
WENGEN - MURREN
LAUTERBRUNNEN

Convalescence. Repos. Sports. — Chemins de fer. **Schynige Platte** et **Jungfrau**.

Prospectus par le Bureau de renseignements d'Interlaken.

LAC DES QUATRE-CANTONS

Contrée réputée par la beauté et la variété de ses sites sur la ligne du Saint-Gothard.

LUCERNE

Métropole d'Etrangers sur la ligne internationale du Saint-Gothard.

ENGELBERG

1.019 m. s/M. Station d'altitude de 1er ordre, reliée au lac des Quatre-Cantons par le chemin de fer électrique Standsstad-Engelberg. Prospectus par le Bureau de renseignements.

LES GRISONS

Célèbres stations climatériques et balnéaires aux altitudes de 800 à 1.800 mètres. Chemins de fer Rhétique, de la Bernina et de Coire à Arosa. Funiculaires de Schatzalp-Davos et de Muottas-Muraii (Haute-Engadine).

ST-MORITZ-LES-BAINS
ENGADINE

La perle des Alpes. Tous les sports. Clientèle choisie. Cures. Bains ferrugineux très réputés. S'adresser au Bureau de renseignements Saint-Moritz-Engadine.

AROSA

1.800 m. L'Espérance des tuberculeux. Chemin de fer électrique de Coire à Arosa.

DAVOS

1.500 à 1.800 mètres. 7.000 lits. Station climatérique d'altitude pour toute l'année.

FLIMS

Alt. 1.150 m. 1.400 lits. Villégiature renommée. Forêts superbes. Bains de lac alpin (20° c.). Hôtels de tout ordre. Villas meublées. Bureau de renseignements.

RAGAZ

Station balnéaire renommée par ses eaux thermales. Sur la ligne ferrée Zurich-Coire. Gorges de la Tamina. Excursions. Saison Avril à mi-Octobre. Brochures par le Bureau de renseignements.

BADEN-LES-BAINS

Sources thermales sulfureuses renommées. Kursaal avec grand parc. Orchestre. Théâtre.

Envoi de prospectus gratis par la Direction des Bains.

LAUSANNE

Lac Léman, sur la ligne internationale du Simplon.

Centre d'instruction et d'éducation. Nombreuses excursions. Envoi de tous renseignements et du Guide de Lausanne (40 hôtels, 100 pensions, 100 écoles) par le Bureau de renseignements, Galeries du Commerce, Lausanne

BEX-LES-BAINS

Ligne du Simplon. Alpes Vaudoises.

GRYON - VILLARS - CHESIÈRES

Chemin de fer électrique. **Bex - Villars - Bretaye**. Bains salins, Stations climatériques. Séjour de montagne.

CHATEAU D'OEX
SUR MONTREUX

Altitude 1.000 m. Pas de brouillard. Tennis renommés. Excursions variées. Bureau de renseignements.

LOECHE-LES-BAINS

Canton du **Valais**. Altitude 1.411 m. Au pied du célèbre "**Passage de la Gemmi**" et du "**Torrenthorn**" le Righi du Valais. Vingt sources sulfatées calciques, radio-actives. Température 51°. Chemin de fer électrique de Loëche C.F.F. station de la ligne du Simplon. Prospectus par société des Hôtels et Bains.

VIEGE - ZERMATT - GORNERGRAT

Lignes conduisant à **Zermatt** et au pied du **Cervin**, station de chemin de fer la plus élevée de l'Europe. Panoramas grandioses sur les immenses glaciers. Centre d'excursions et d'ascensions.

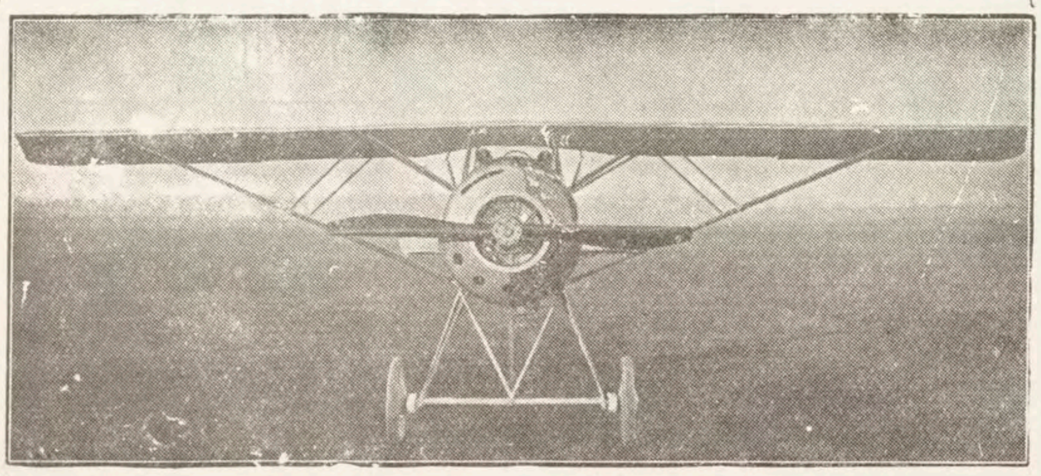
LUGANO

Région la plus ensoleillée de la Suisse. Station méridionale de premier ordre. Kursaal.

ZURICH

La ville la plus importante de la Suisse. Situation superbe aux bords du lac de Zurich. Séjour agréable. Distractions variées. Grand centre d'excursions.

"Aéroplanes Morane-Saulnier"



Société Anonyme de Constructions Aéronautiques

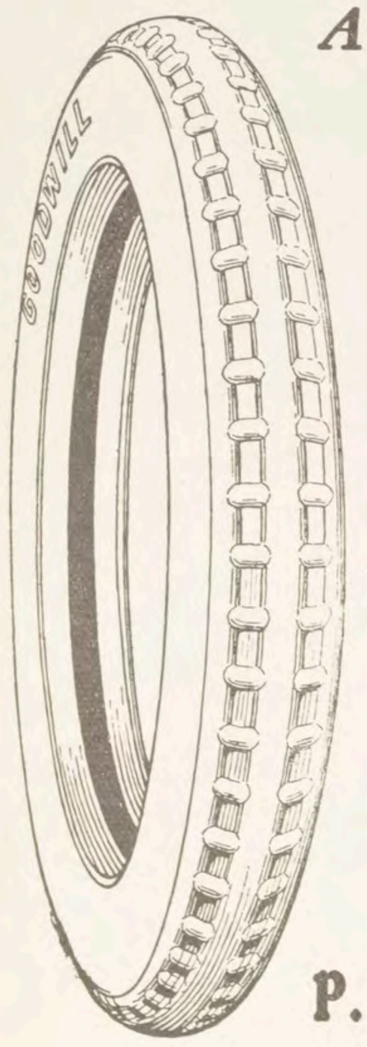
3, RUE VOLTA

PUTEAUX (Seine)

ENGLISH SPOKEN

LE PNEU "GOODWILL"

Antidérapant extra-fort
"OVERSIZE"



LE MEILLEUR PNEU AMÉRICAIN

Résistant à l'usure de la route

Toutes dimensions françaises en magasin

P. WILSON, 27, rue Quentin-Bauchart
Champs-Élysées, PARIS (8e)

Téléphone : ÉLYSÉE 57-84

ATHLÈTES

POUR LES MEILLEURS ENGINS DE SPORTS ET D'ÉDUCATION PHYSIQUE

adressez-vous chez

BARDOU, SAVARD & Cie

12, Boulevard Sébastopol, PARIS

Fournisseurs du Stade Pershing et de l'Ecole de Joinville.

Haies à sauter, Javelots, Disques, Football, Tennis, Sautoirs, Boulets, Rings de boxe, Appareils de gymnastique.

CATALOGUE FRANCO

contact avec le sol, des deux vitesses : V*v* verticale et V*h* horizontale. Il est démontré qu'un atterrissage correct et sans danger doit se faire pour : V*v* = 14 kilomètres à l'heure et V*h* = 100 kilomètres à l'heure.

L'écart des vitesses minimum prévu par le concours officiel est donc de : $\frac{150}{100} = 1{,}5$.

L'écart de vitesse permet de déterminer la vitesse maximum à l'altitude d'utilisation quand on se donne la vitesse d'atterrissage. Les progrès aérodynamiques réalisés pendant la guerre ont permis d'augmenter ce rapport très sensiblement et le tableau ci-dessous résume l'amélioration obtenue :

Année.	Écart des vitesses.
1914	1,35
1915	1,76
1918-1919	1,88

De 1914 à 1919, ce coefficient a donc augmenté de 40 %. Un avion ayant un plafond de 4.500 mètres et atterrissant à 100 kilomètres à l'heure pouvait faire, en 1914, une vitesse à 2.000 mètres de : 100 × 1,35 = 135 kilomètres-heure et, en 1919, une vitesse de : 100 × 1,88 = 188 kilomètres-heure.

Ce rapport qui limite la vitesse maximum des avions de transport peut être augmenté soit en élevant l'altitude du plafond tout en conservant la hauteur de vol sous le plafond, ce qui revient à augmenter l'écart proportionnellement à :

$$\sqrt{\frac{2.000,}{(h\text{-}2.000)}} \times_3 2.000 \text{ et } (h - 2.000)$$

étant respectivement les poids spécifiques de l'air à 2.000 mètres et à 2.000 sous le plafond ; soit en employant des moteurs de haute altitude, suralimentés ou à compression variable.

Il semble difficile de prévoir dans l'état actuel de notre construction, pour les avions commerciaux, un écart de vitesse supérieur à 3.

Quant à la vitesse d'atterrissage, il y a lieu, pour la diminuer le plus possible, de porter notre attention sur les dispositifs qui permettent de modifier très simplement la traînée, tel que le plan de queue orientale ou ceux qui consistent, grâce à une commande spéciale, à faire mouvoir les ailerons simultanément dans le même sens en les relevant ou en les abaissant.

L'avion commercial ne peut atterrir n'importe où, et il est certain que la sécurité d'un voyage aérien dépend non seulement d'une faible vitesse au sol, mais encore et surtout de la multiplicité des terrains d'atterrissages sur le parcours envisagé.

Louis Damblanc.

AURONS-NOUS BIENTOT DES TURBINES A EXPLOSIONS SUR NOS VOITURES ?

Ce qui a été fait. — Le turbo-compresseur Rateau. — La realisation. — Les premières applications pratiques. — La machine de demain.

C'EST là une question qui a été posée à maintes reprises depuis une quinzaine d'années. Et il nous faut bien avouer que la plupart de ceux qui ont tenté d'y répondre ont été amenés à des conclusions qui, sans être nettement décourageantes, ne nous laissaient tout de même point l'espoir de voir des turbines à essence équiper nos voitures avant de nombreuses, très nombreuses années.

Mais, depuis lors, le temps a fait son œuvre et certaines inventions récentes permettent de poser à nouveau la question.

Commençons par le commencement, c'est-à-dire par l'établissement du bilan des difficultés qu'on a reconnues au problème qui se pose à nos inventeurs.

La théorie montre nettement que le rendement de la turbine ne peut égaler celui d'un moteur à piston. C'est là une objection à laquelle il convient de n'attacher, pour le moment, qu'une importance toute relative : la turbine à vapeur est dans la même situation vis-à-vis du moteur à cylindres et ceci n'a pas entravé son essor, parce que cette infériorité est compensée par d'autres avantages.

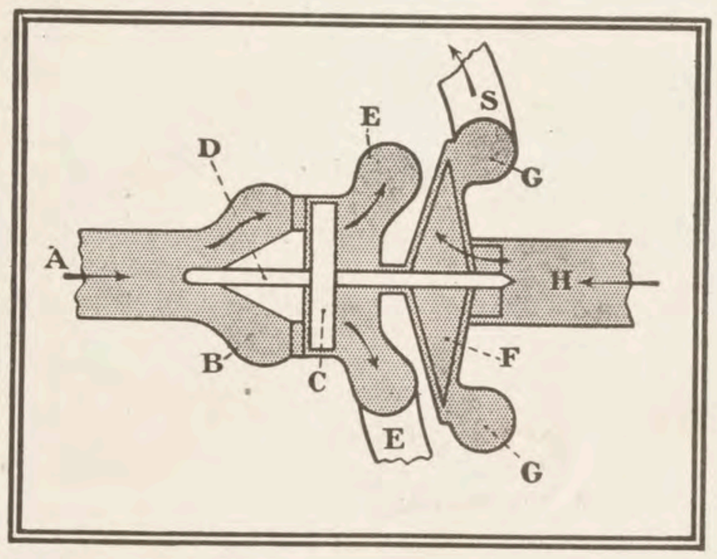


Fig. 1. — *Schéma du turbo-compresseur Rateau.* A. *Arrivée des gaz brûlés.* — B. *Tore de distribution des gaz brûlés.* — C. *Rotor de la turbine.* E. *Echappement des gaz brûlés.* — F. *Compresseur à palettes.* — G. *Tore de réception de l'air comprimé.* — H. *Arrivée de l'air extérieur.* — S. *Sortie de l'air comprimé dirigé vers le carburateur.*

Une autre objection, très importante, réside dans la difficulté d'établir un aubage avec un métal qui puisse résister longuement aux hautes températures résultant du contact permanent avec les gaz de la combustion.

Enfin, une compression préalable des gaz est nécessaire et, malgré que de nombreuses solutions aient été proposées en ces dernières années, il ne semblait pas que le compresseur idéal ait été réalisé. Mais voici que le dispositif imaginé par Rateau et appliqué aux moteurs d'aéroplanes pour leur permettre de voler aux hautes altitudes nous ouvre de nouveaux horizons et nous fait entrevoir la possibilité de réalisation de la turbine à gaz comme beaucoup moins éloignée qu'on ne l'imaginait tout d'abord.

***

Rappelons en deux mots l'essentiel du turbo-compresseur de Rateau. On sait que cette invention est née des nécessités de la Défense Nationale et que, lorsque s'est terminée la guerre, nous étions à la veille d'obtenir, par l'emploi du turbo-compresseur Rateau une supériorité écrasante de l'aviation française sur les aviateurs ennemis.

Pour parer à la diminution de pression atmosphérique aux hautes altitudes, et à la diminution de puissance du moteur qui en est la conséquence, M. Rateau a imaginé de rétablir artificiellement des conditions de fonctionnement au niveau du sol, en amenant au carburateur de l'air comprimé obtenu par le fonctionnement d'un turbo-compresseur adjoint au moteur de l'avion. Le dispositif consiste en un compresseur centrifuge à palettes, mu par une turbine qu'actionnent les gaz d'échappement du moteur. Les gaz brûlés sont recueillis par une tubulure qui les dirige sur des aubes ; puis ils se détendent et s'échappent par un tore débouchant à l'extérieur de l'avion.

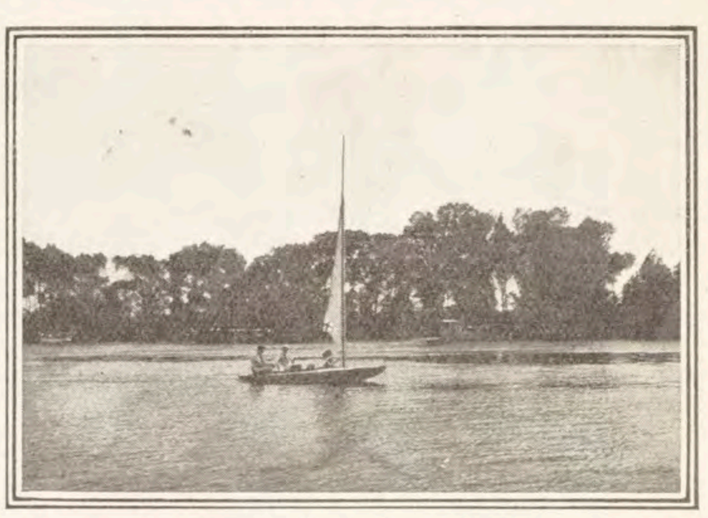
La turbine et le compresseur ont un arbre commun et tournent à une vitesse d'environ 20.000 tours à la minute.

N'entrons pas davantage dans les détails de réalisation de l'appareil Rateau. La seule chose que nous en devions retenir pour le moment est celle-ci : il existe une turbine à gaz *qui marche* et les difficultés relatives à l'établissement d'un aubage résistant à des températures élevées ont trouvé leur solution. Ceci n'est-il pas le plus puissant des

LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ

L'ARRIVÉE DE LA SOCIÉTÉ NAUTIQUE DE LA BASSE-SEINE DANS LE HUIT DÉBUTANTS, DISPUTÉ PENDANT LES GRANDS PRIX DE PARIS. COURU LE 11 JUILLET.

LE DÉPART DES 170 CONCURRENTS DE LA TRAVERSÉE DE STRASBOURG A LA NAGE COURUE LE 18 JUILLET. LA VICTOIRE REVINT A ROBERT FLICK DE STRASBOURG.



LE YACHT " SANS NOM ", A M. LULING, GAGNANT DU PRIX DU YACHT MOTEUR CLUB DE FRANCE, DISPUTÉ LE 19 JUILLET, AU COURS DES RÉGATES D'HERBLAY.

encouragements pour ceux qui rêvent de l'appareil à mouvement circulaire continu ?

Mais, ce n'est peut-être pas là encore qu'est l'intérêt principal de l'invention de M. Rateau : *la réalisation de la thermo-turbine est liée, avant tout, à la solution du problème de*

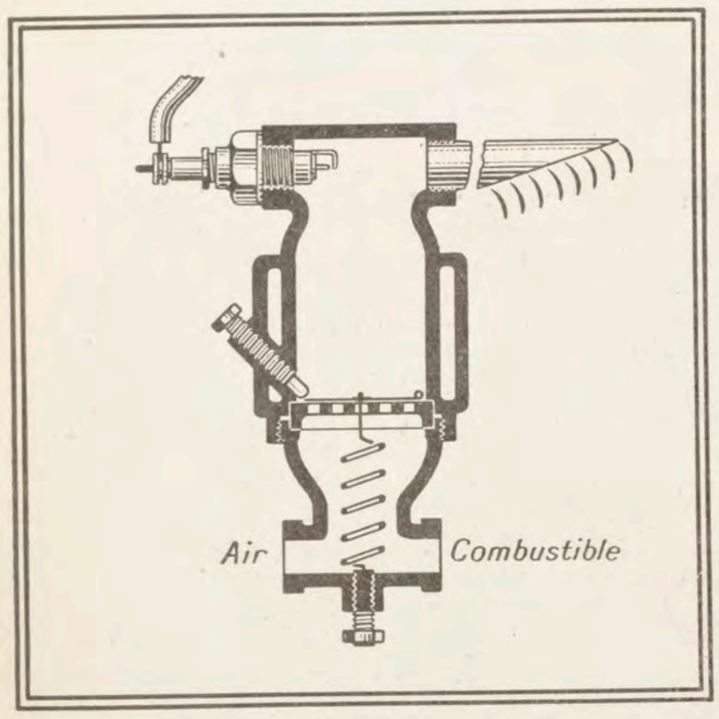


Fig. 2. — *Schéma de turbine à explosions.*

la surpression préalable. Et il ne reste plus qu'à réaliser, en grand, ce qui a été fait, en petit, pour que nous soyons maîtres de la question. Ne nous célons pas, d'ailleurs, qu'il faudra encore déployer beaucoup d'ingéniosité et de sagacité avant d'atteindre le but. Mais celui-ci est maintenant en vue.

Un ingénieur bien connu par ses travaux sur la mécanique des fluides, M. Paul Mortier, estime, non sans raison, que l'avenir de la thermo-turbine réside tout entier dans ce seul principe : emploi d'un turbo- compresseur et d'un turbo-détendeur directement accouplés. D'après cet auteur, l'insuccès des tentatives antérieures est en grande partie attribuable à la témérité irréfléchie des inventeurs qui n'ont pas craint de s'attaquer d'emblée aux compressions et aux températures employées dans les moteurs ordinaires à explosions.

Si la détente s'effectue par deux étages de pression correspondant à la même quantité d'énergie libérée, la valeur de la vitesse à chacune des deux tuyères étagées peut être choisie aux environs de 700 m. s. Et la température à l'extrémité de la première tuyère, point critique de l'appareil, peut être ramenée à peu près à 700 degrés C.

Ayant tracé les abaques de rendement d'une thermo-turbine en fonction des modules de compression et d'amplification thermique, M. Mortier en déduit quelques prévisions pratiques qu'il est intéressant de rapporter ici.

Ce rendement de 12,5 pour cent — qui pourraît être péniblement porté à 15,5 par détente étagée, — est nettement inférieur à celui du moteur à piston.

Mais le caractère marquant de la thermo-turbine, celui qui lui permet de compenser le désavantage d'un rendement moindre, réside dans l'extrême exiguité de ses dimensions, dans son faible poids et dans la simplicité de sa construction : avantages précieux dans un temps où nous devons faire appel au minimum de matière et de main d'œuvre.

Ceci ne veut pas dire, d'ailleurs, que le champ des vitesses moyennes et des puissances modérées lui soit interdit. Mais il est certain que les applications pratiques commenceront par des groupes de grande puissance. Ce n'est que plus tard, lorsque l'expérience acquise sera suffisante, que nos ingénieurs pourront songer à l'établissement de moteurs à plus faible puissance.

Il y a, pour la turbine à explosion, un phénomène tout à fait parallèle à celui que nous pouvons constater actuellement pour le moteur Diesel : sauf perfectionnements, celui-ci restera le moteur de puissance relativement important.

***

En résumé, la thermo-turbine est certainement la machine de demain pour les stations centrales et la marine, qui permettent l'installation de groupes importants ; mais elle n'est que la machine d'après-demain pour l'avion et, ensuite, pour l'automobile...

Attendons patiemment : la voie s'ouvre large et sûre pour la réalisation. Un seul écueil pourrait y subsister encore, dit M. Mortier, non sans une pointe d'humour : c'est qu'on exige dès le début trop de perfection de l'appareil et que le souci des quintessences économiques ne précipite les essais du Charybde des trop fortes compressions au Scylla des trop hautes températures. Ce qu'il faut

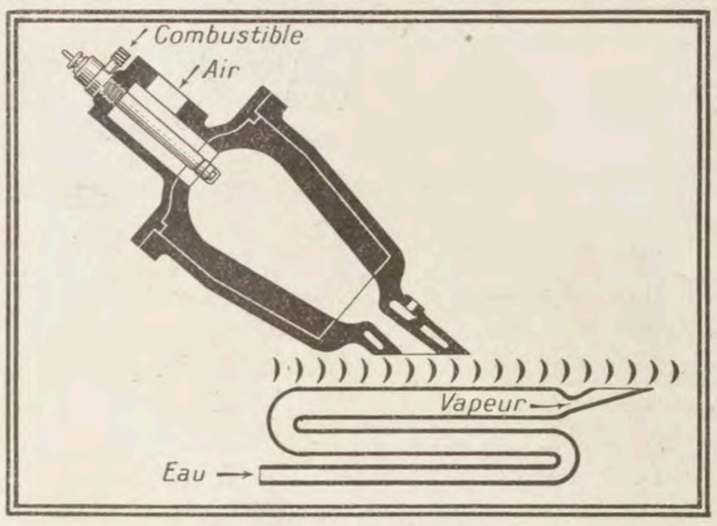


Fig. 3. — *Schéma de turbine à combustion.*

avant tout, c'est faire sortir un premier appareil bon ou passable, au point de vue économique, mais existant et d'un fonctionnement sûr. Le tour des performances viendra ensuite.

C. Laville.

BREVETS ET INVENTIONS

Un nouveau système de transmission par friction. *(Warverley Car Limited).*

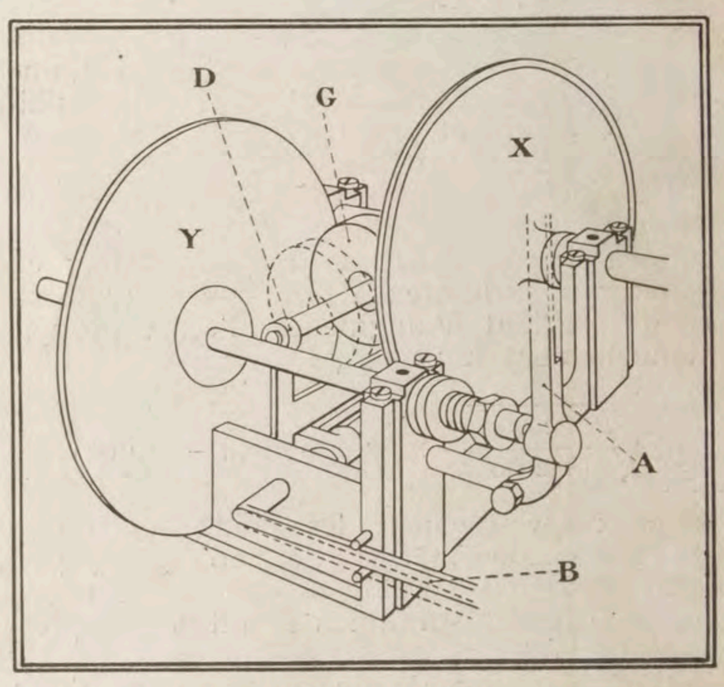
Dans les systèmes de transmission à friction, on dispose théoriquement d'un nombre infini de rapports de démultiplication entre le moteur et les roues. Dans la pratique, ce nombre est limité par le nombre des crans que porte le secteur devant lequel se déplace le levier de manœuvre.

Dans le système représenté par la figure ci-contre, le nombre de positions du galet qui détermine le rapport de vitesse est pratiquement infini. Voici comment le dispositif est réalisé :

Un disque X reçoit son mouvement du moteur, et un disque Y monté sur un arbre parallèle est en relation avec les roues. Entre les deux disques est disposé un axe D qui, dans sa position normale, est perpendiculaire aux arbres portant les disques. Cet arbre D porte un galet G monté fou sur lui et qui peut se déplacer longitudinalement.

Ce galet est en contact à la fois avec les disques X et Y.

Si l'arbre D est exactement perpendiculaire aux deux arbres des disques, le galet reste dans



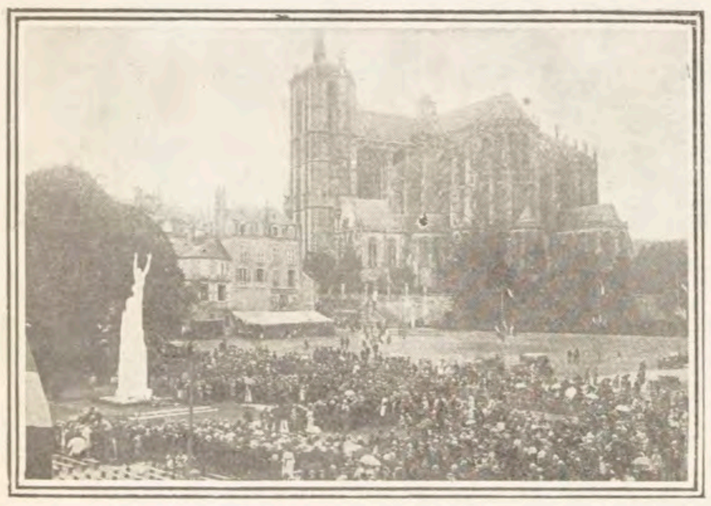
la position où on l'a placé et tourne sous l'action de friction du disque moteur X en entraînant le disque conduit Y.

Mais si l'on incline l'arbre D par rapport à sa position normale, le galet va se déplacer le long de cet arbre soit dans un sens, soit dans l'autre, suivant le sens de l'inclinaison qu'on lui a donnée. Il en résulte que le rapport de démultiplication va varier d'une façon continue.

Les organes de manœuvre se bornent à deux : le levier A permet, en déplaçant longitudinalement le disque X, de faire cesser le contact avec le galet et de produire par conséquent le débrayage. Le levier B permet d'orienter l'arbre D.

La voiture vient-elle à aborder une rampe : on manœuvre le levier B de façon à permettre le coulissement du galet G jusqu'à ce qu'on sente que le moteur est suffisant pour entraîner la voiture dans les nouvelles conditions où elle se trouve. Dès qu'on est arrivé à ce moment, on ramène le levier B à sa position moyenne et le galet reste fixé sur la démultiplication choisie.

LE MOIS SPORTIF ILLUSTRÉ



VUE GÉNÉRALE PENDANT LA CÉRÉMONIE D'INAUGURATION DU MONUMENT ÉLEVÉ AU MANS, DEVANT UNE FOULE NOMBREUSE, A LA MÉMOIRE DE WILBUR WRIGHT.

L'ÉQUIPE AMÉRICAINE, GAGNANTE DU CONCOURS DE TIR AU PIGEON D'ARGILE, DISPUTÉ AUX JEUX OLYMPIQUES, DEVANT L'ÉQUIPE BELGE ET L'ÉQUIPE SUÉDOISE.

LES CYCLES NAUTIQUES SUR LE LAC D'ENGHIEN. LES APPAREILS A PROPULSION AQUATIQUE OU AÉRIENNE ONT CONCOURU DANS LES DIFFÉRENTES CATÉGORIES.